Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 27 januari 2022

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda 27 januari 2022

3 Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)

Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.

Agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 27 januari 2022 1.doc

2022 01 27 Behandelvoorraad Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte.docx

3.1 Een permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad

Raadsvoorstel Een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad.docx

Bijlage 1 Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad.docx

Bijlage 2 naar een regime voor het voetgangersgebied.docx

Bijlage A Reactieformulier voetgangersgebied.pdf

Bijlage B overzicht reacties voetgangersgebied.pdf

Bijlage C 1 Verslag van de ronde tafel voetgangersgebied 24 nov.docx

Bijlage C 2 Reactie Fietsersbond dd 24 november.pdf

Bijlage C 3 Reactie en inspraak CMU op voorgenomen uitbreiding voetgangersgebied.pdf

3.2 Agenderingen mede op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

Overzicht raadsbrieven 1 december 2021 tot en met 19 januari 2022.docx

3.3 Nagekomen agenderingen

3.3.1 Initiatiefvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk

Utrecht onbeperkt toegankelijk.docx

Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010 Onbeperkt Toegankelijk.docx

4 Verslag 16 december 2021

Verslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare ruimte d.d. 16 december 2021.docx

5 Toezeggingen/moties

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie).pdf

6 Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering

Wethouder: Diepeveen, Beleidsterrein: Openbare Ruimte
Indicatieve behandeltijd: 45 minuten
Voortzetting behandeling 16 december 2021, beantwoording openstaande vragen n.a.v. raadsbrief en tweede termijn
Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.
De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.
De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad.

6.1 Raadsbrief Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

Dossier 2460 voorblad

Raadsbrief Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.docx.pdf

6.2 Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie

Dossier 2169 voorblad

Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie Utrecht.docx

Visie Klimaatadaptatie Utrecht.pdf

Reactienota Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.pdf

Inspraakbrief HDSR.pdf

Antwoordbrief HDSR.docx

Gespreksverslag HDSR.pdf

Gespreksverslag Provincie Utrecht.pdf

Inspraak Waterschap AGV - Waternet.pdf

Antwoordbrief aan Waterschap AGV - Waternet.docx

Inspraak NMU.pdf

Antwoordbrief NMU.docx

6.3 Raadsvoorstel Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026

Dossier 2176 voorblad

Raadsvoorstel Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026.pdf

Visie Water en Riolering Utrecht (januari 2022).pdf

Programma Water en Riolering Utrecht 2022-2026 (januari 2022).pdf

Reactienota Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.pdf

Inspraakreactie AGV Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering.pdf

Inspraakreactie HDSR Visie Water en Riolering.pdf

Antwoordbrief AGV Visie Water en Riolering.docx

Antwoordbrief HDSR Visie Water en Riolering.docx

STREKT TER VERVANGING Visie Water en Riolering Utrecht (na MGOR).pdf

STREKT TER VERVANGING Programma Water en Riolering Utrecht 2022-2026 (na MGOR).pdf

7 Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU

Wethouder: Diepeveen, Beleidsterrein: Openbare Ruimte
Indicatieve behandeltijd: 30 minuten
Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een eigen Islamitische begraafplaats. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust.

Dossier 2366 voorblad

Raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg na verzoeken van VUMO en IKU (januari 2022).docx

Aanwijzingsbesluit bijzondere begraafplaats Tolsteeg (januari 2022).docx

Bijlage, Wetsartikelen en toelichting Wet op de lijkbezorging.pdf

Bijlage, Juridische notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad, VBK, 7 december 2021.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg na verzoeken van VUMO en IKU.pdf

STREKT TER VERVANGING Aanwijzingsbesluit bijzondere begraafplaats Tolsteeg (na verzoeken VUMO en IKU).pdf

8 Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen

Wethouder; Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Groen
Indicatieve behandeltijd: 30 minuten.
De gemeente heeft voorstellen ontvangen om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor de recreatieschappen. De voorstellen zijn op 2 november jl. aan de deelnemers gezonden. Aanvullend is op 18 november 2021 nadere informatie toegezonden. Aan de deelnemers van wordt gevraagd een besluit te nemen en daarmee in te stemmen met de voorgelegde keuze. De reactie wordt voorbereid door het college.

Dossier 2307 voorblad

Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen.docx

Voorstel aan deelnemers toekomstige samenwerking in Plassenschap Loosdrecht.pdf

Voorstel aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden.pdf

Definitief eindconcept van de integrale versie Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden vastg.pdf

Toelichting gekozen GR-vorm voor toekomstige samenwerking in SGL.vsdf.pdf

Omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht 15102021.docx

Aanbiedingsbrief nieuwe organisatie SGL..pdf

Aanbiedingsbrief nieuwe organisatie PL.docx

Liquidatieplan Recreatie Midden Nederland.pdf

Intentie-overeenkomst Staatsbosbeheer.pdf

Collegebrief aan Stichtse Groenlanden over transitie recreatieschap.docx

Collegebrief aan Plassenschap Loosdrecht over transitie recreatieschap.docx

9 Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid

Wethouder: Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Groen
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Geagendeerd door: Partij voor de Dieren, Anne Sasbrink ,PvdA, Lau Bosse, GroenLinks, Heleen de Boer, D66, Corine van Dun, VVD, Erik van der Marel, Tessa Sturkenboom, Student en starter
Het college heeft de evaluatie van het bomenbeleid uitgevoerd en de uitkomsten middels een raadsbrief naar de raad toegezonden op 22 november 2021. Het college kondigt een strategie voor meer groen aan, waarover de raad in Q1 geïnformeerd wordt.
In de evaluatie zijn veel suggesties uit het commissiedebat van 1 april meegenomen. Echter niet alle suggesties hebben een plek gekregen, en in de tussentijd zijn ook andere aandachtspunten ontstaan. Daarover willen de agenderende fracties graag met de fracties en het college in debat voordat het raadsvoorstel naar de raad komt.

Dossier 2393 voorblad

Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid.docx.pdf

Evaluatie bomenbeleid 2016-2020.pdf

10 Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27 (Punt 10 en 11 gezamenlijk)

Wethouder: Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Dit agendapunt wordt in samenhang met agendapunt 11 behandeld.
Kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV zijn door het college in een tweetal studies met de provincie Utrecht uitgewerkt. Op basis hiervan stelt het college voor een aantal uitgangspunten te formuleren voor de nadere invulling van de Schaalsprong OV waar de gemeente samen met partners aan wil werken. Het college neemt deze uitgangspunten mee als onze inzet in de gesprekken met Rijk, de Provincie Utrecht, de spoorsector en regio over dit onderwerp, met als doel te komen tot gezamenlijke besluitvorming over de Schaalsprong OV, passend bij de groei van de stad en de principes van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Dossier 2206 voorblad

Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV.docx

Bijlage 1 Hoofdrapportage Samen OV Versnellen - Integratierapportage globale verkenning eerste stappen Schaalsprong OV.pdf

Bijlage 2 Samen OV Versnellen - Onderliggende rapportage Vervoerskundige analyse.pdf

Bijlage 3 Samen OV Versnellen Onderliggende rapportage Infrastructurele inpassing.pdf

Bijlage 4 Samen OV Versnellen Onderliggende rapportage Ruimtelijke Kwaliteit Merwedelijn.pdf

Bijlage 5a Hoofdrapportage Binnenstadsas-Samenvatting.pdf

Bijlage 5b Hoofdrapportage Binnenstadsas-Achtergrondrapportage.pdf

11 Alternatief verbreding A27

Wethouder: Van Hooijdonk, Verschuure, Beleidsterreinen: Mobiliteit, Ruimtelijke Ontwikkeling
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Dit agendapunt wordt in samenhang met agendapunt 10 behandeld.
Geagendeerd door: Susanne Schilderman, D66, Tessa Sturkenboom, S&S
Marijn de Pagter, VVD, Ilse Raaijmakers, PvdA, Maarten van Heuve, PvdD, Rik van der Graaf, CU, Heleen de Boer, GroenLinks
Stefan Gaillard, SBU, David Bosch, PVV, Bert van Steeg, CDA, Tim Schipper, SP, Ilse Raaijmakers (PvdA).
Op 15 december werd het regeerakkoord gepresenteerd. Daarin wordt specifiek de regio de kans geboden om te werken aan een alternatieve invulling van de A27 bij Amelisweerd. De partijen D66, S&S, VVD, PvdA, PvdD, CU, GroenLinks, SBU, PVV, CDA en SP vinden dat het college deze handschoen in samenwerking met de regio voortvarend op moet pakken. Over de wijze waarop dit moet zij graag dit debat aan. Zij gaan dit debat graag aan in de breedte van de wijze waarop dit genoemd staat in het regeerakkoord, te weten: “We bezien in overleg met de regio of een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost. Ontsluiting via (hoogwaardig) OV en auto van nieuwe woongebieden in de regio (m.n. Rijnenburg) is daar onderdeel van. Als dit het geval is, wordt het voorstel van de regio overgenomen. Zo niet, dan wordt het lopende besluitvormingsproces voortgezet.” Nog aangevuld met aandacht voor het onderwerp van de middelen voor de 14 versnellingsgebieden, waar 'Groot Merwede' er één van is.
Gegeven dat dit de gehele infrastructuur raakt combineren de woordvoerders deze graag met het raadsvoorstel: ‘Eerste stappen schaalsprong OV’
Voorgesteld is om zowel de wethouder Mobiliteit als de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling uit te nodigen.

11.1 Regeerakkoord alternatief A27 en bereikbaarheidsmiddelen verstedelijking

Dossier 2477 voorblad

Raadsbrief Regeerakkoord alternatief A27 en bereikbaarheidsmiddelen verstedelijking.docx.pdf

Agenderingen Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
(Vast te stellen op 27 januari 2022)

Stukken afkomstig van het college

Datum, soort stuk en onderwerp, wethouder	Verzoek (wat vraagt de afzender?)	Behandeladvies griffie (+ datum, + behandelduur+uitnodigingen+ meepraters/toehoorders)
Datum: 22 december 2021 Soort stuk: Raadsvoorstel Een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad Beleidsterrein: Mobiliteit Wethouder: Van Hooijdonk Commissiegriffier: Daniëlle Rijnders	In het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad ligt het primaat bij de voetgangers. De fietsers zijn te gast. Op de drukke momenten moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen zodat ontspannen wandelen en verblijven mogelijk blijven. Voor een aantal straten die grenzen aan het voetgangersgebied is er genoeg fysieke ruimte om lopen en fietsen te combineren. Voor deze gebieden stelt het college voor een gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer instellen zodat ook hier sprake is van een prettig verblijfsklimaat	Voorstel: 1. Agenderen voor de commissie MOGR 2. Tijd: 60 minuten (behandeling in 2 termijnen)

Vergadering Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Mobiliteit, Groen (incl. agrarische zaken, volkstuinen, NME, Amelisweerd etc.), Dierenwelzijn, Openbare ruimte (incl. Werven), Klimaatadaptatie (incl. water), Markten en havens

Behandelvoorraad

Wethouder van Hooijdonk		
	Mobiliteit Raadsvoorstel Een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad	60 minuten

Wethouder Diepeveen		
	Openbare Ruimte Raadsbrief Meerjaren Investeringsprogramma Openbare ruimte 2022-2026, d.d. 30 november 2021 en Raadsbrief Vernieuwd Handboek Openbare Ruimte (8-12-2021)	60 minuten Cie 24 februari 2022 (besloten in de cie van 16 dec. 2021)

Raadsleden de Pagter en Gilissen	
Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare Ruimte en Mobiliteit Initiatiefvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk	60 minuten

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	92580082/211221/b
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het kernwinkelgebied van voor 2018 en de straten Oudegracht oostzijde vanaf de Hamburgerbrug, Donkere Gaard, Lichte Gaard, 't Wed, Vismarkt, Stadhuisbrug, Ganzenmarkt (vanaf Schoutenstraat tot Oudegracht), Oudegracht oostzijde tot aan de Potterstraat, Drakenburgstraat, Servetstraat, de Zadelstraat, Boterstraat, Buurkerkhof, Hollandse Toren, Vlaamse Toren, Vredenburgkade en Rijnkade (zie kaartje in figuur 3, Bijlage 2 pag 11) vast te stellen als het permanent voetgangersgebied met venstertijden voor fietsen, en dit vorm te geven middels een verkeersbesluit.

2. Voor het permanent voetgangersgebied in beslispunt 1 als venstertijden voor de fietsers 18 uur tot aan 12 uur de dag erop te hanteren, waarbij de venstertijd, die aangeeft tot welk tijdstip je in de ochtend mag fietsen, gelijk moet zijn aan die van de bevoorrading door (schone) voertuigen, en dit vorm te geven middels een verkeersbesluit.

3. In te stemmen met het instellen van een gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer op de Neude westzijde en oostzijde, Schoutenstraat, Ganzenmarkt (tussen Schoutenstraat en Korte Minrebroederstraat), Korte Minrebroederstraat, Oudkerkhof en een deel van de Annastraat met venstertijden voor bevoorrading en dit vorm te geven middels een verkeersbesluit.

4. Na de start van het nieuwe regime de situatie in de ochtenden te monitoren en bij regelmatige conflicten tussen voetgangers en fietsers in overleg met betrokkenen een oplossing te zoeken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

In het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad ligt het primaat bij de voetgangers. De fietsers zijn te gast. Op de drukke momenten moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen zodat ontspannen wandelen en verblijven mogelijk blijven. Voor een aantal straten die grenzen aan het voetgangersgebied is er genoeg fysieke ruimte om lopen en fietsen te combineren. Voor deze gebieden willen wij een gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer instellen zodat ook hier sprake is van een prettig verblijfsklimaat

Context

Aanleiding

In de maanden voorafgaand aan de coronacrisis werkten wij aan de afronding van een voorstel voor de aanpassing van het voetgangersgebied in de binnenstad. In mei 2020 heeft uw raad met motie 2020/86 verzocht het voetgangersgebied tijdelijk uit te breiden met het oog op de 1,5 meter samenleving. Met een verkeersbesluit is deze tijdelijke uitbreiding verlengd tot 1 augustus 2022. We willen duidelijkheid scheppen met een “permanent regime” voor het voetgangersgebied in de binnenstad. We mikken op 1 juli 2022

Vanaf 2016 wordt er al nagedacht over het voetgangersgebied in de binnenstad. Zowel in 2018 als in 2020 is het voetgangersgebied tijdelijk uitgebreid en zijn venstertijden aangepast. Door de jaren is dan ook veel ervaring opgedaan met verschillende regimes voor het voetgangersgebied. De “lessons learned” bieden een basis om te komen tot een permanent voetgangersgebied. Een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad is ook besproken in de raadscommissie (18 nov 2021). Hieruit zijn oa deze uitgangspunten voortgekomen:

- Eenduidigheid door een aaneengesloten voetgangersgebied met heldere venstertijden voor fietsen
- Herkenbaarheid voor alle gebruikers (bebording en markeringen op straat)
- Voldoende voor fietsers bereikbare fietsenstallingen
- Goede communicatie in combinatie met handhaving
- Fietsen niet weren op tijden dat vrachtvervoer is toegestaan.

In het Mobiliteitsplan en de (concept) omgevingsvisie binnenstad zijn voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers in de binnenstad, waarbij het primaat ligt bij de voetgangers. De fiets is er dus te gast. De binnenstad ontwikkelt zich steeds meer richting een gebied met meerdere functies waar verblijven centraal staat. In de openbare ruimte is meer plek nodig voor ontmoeten, wandelen, verblijven en recreëren, naast winkelen; ruimte voor voetgangers om ontspannen te kunnen lopen en minder alert te hoeven zijn op verkeer. Het voorstel voor een permanent voetgangersgebied gaat uit van gecombineerd gebruik door voetgangers en fietsers. Fietsen is ook toegestaan voor een groot deel van de dag, waarbij we fietsers wel vragen om rekening te houden met de voetgangers. Dat sluit aan bij de wens van bewoners. Alleen in de middagen moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, omdat het dan vaker druk is met voetgangers en fietsers het ontspannen verblijven kunnen verstoren. Na 18 uur is fietsen weer toegestaan in het hele voetgangersgebied. Dit draagt bij aan een levendige binnenstad.

De venstertijden voor de fietsers zijn in de ochtend gelijk getrokken met de venstertijden van de bevoorrading. De venstertijd in de ochtend loopt nu tot 12 uur. We zullen in aanloop naar 1 januari 2025 de venstijden voor fietsers en bevoorrading evalueren. Eventuele aanpassingen kunnen worden gedaan in overleg met alle belanghebbenden.

Het nieuwe regime gaat in op 1 juli 2022. Rondom de start van het nieuwe regime voor het voetgangersgebied worden bewoners en bezoekers met een gerichte campagne over dit regime geïnformeerd. Wij zullen dan ook wijzen op alternatieve fietsroutes en de fietsenstallingen.

Juridische context

Voor het huidige regime van het voetgangersgebied is een tijdelijke verkeersbesluit genomen dat loopt tot 1 augustus 2022. Voor het permanente regiem en voor de gesloten verklaring voor een aantal straten zijn nieuwe verkeersbesluiten nodig.

Beoogd effect
Een eenduidig voetgangersgebied waarbij fietsen en lopen wordt gecombineerd, als dat mogelijk is, en waar alleen lopen is toegestaan als de verblijfskwaliteit van het gebied daar om vraagt.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Zie bijlage 1

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het kernwinkelgebied van voor 2018 en de straten Oudegracht oostzijde vanaf de Hamburgerbrug, Donkere Gaard, Lichte Gaard, 't Wed, Vismarkt, Stadhuisbrug, Ganzenmarkt (vanaf Schoutenstraat tot Oudegracht), Oudegracht oostzijde tot aan de Potterstraat, Drakenburgstraat, Servetstraat, de Zadelstraat, Boterstraat, Buurkerkhof, Hollandse Toren, Vlaamse Toren, Vredenburgkade en Rijnkade vast te stellen als het permanent voetgangersgebied met venstertijden voor fietsen en dit vorm te geven middels een verkeersbesluit.
Argumenten	
1.1	<u>De uitbreiding houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad.</u>
	De binnenstad verandert van een winkelgebied naar een gebied met verschillende functies waar mensen graag verblijven. De uitbreiding draagt hier aan bij door bijvoorbeeld de twee routes die het voetgangersgebied doorsnijden toe te voegen, waardoor het primaat komt te liggen bij het uitgangspunt "ontspannen lopen en verblijven".
1.2	<u>Het voetgangersgebied is een aaneengesloten gebied en heeft één venstertijd wat bijdraagt aan de eenduidigheid</u>
	Uit de evaluaties komt duidelijk naar voren dat voor het goed functioneren van het voetgangersgebied eenduidigheid van belang is. Een aaneengesloten gebied met een venstertijd zorgt daarvoor. Door te zorgen voor eenduidigheid is het regime makkelijk te communiceren en daardoor ook beter handhaafbaar.
1.3	<u>In het voetgangersgebied is fietsen toegestaan, maar wel binnen de venstertijden</u>
	Het voetgangersgebied kent een ruime venstertijd voor fietsers, nl vanaf 18 uur tot aan 12 uur de volgende dag. Slechts een beperkte tijd mag er alleen worden gelopen. Daarmee komen we tegemoet aan de mensen die daar willen fietsen. Buiten de venstertijden zijn er goede alternatieve fietsroutes om het voetgangersgebied (zie figuur 3 op pagina 11 van de notitie in bijlage 2).
1.4	<u>De fietsenstallingen blijven met de fiets bereikbaar.</u>
	De fietsenstallingen bevinden zich alle aan de rand van het voetgangersgebied en blijven bereikbaar met de fiets. We hebben rondom het voetgangersgebied een ruim aanbod van inpandige stallingen en op piekmomenten de pop-up stallingen. De focus ligt op het uitbreiden van inpandige stallingen op de plekken waar de parkeerdruk hoog is. We zien dat met name in de zuidelijke binnenstad uitbreiding van inpandige fietsenstallingen gewenst is. Er komt tijdelijk in de parkeergarage Springweg aan de Strosteeg, vanaf gemeentelijke exploitatie in 2024 tot aan de voorgenomen sloop, een drie-daagde pop-upstalling met 300 plekken en we zoeken (in de directe omgeving) ook naar plek voor nieuwe rekken op straat.

Kanttekeningen/ Risico’s	
1.1	Verschillende belanghebbenden en belangengroepen zien liever geen uitbreiding van het voetgangersgebied.
	Bewoners in of rondom het voetgangersgebied en belangengroepen zoals Binnenstad 030, Twijnsstraatbuurt en fietsersbond vinden het belangrijk dat je altijd moet kunnen fietsen over bv Oudegracht en/of Zadelstraat. Het toevoegen van deze straten draagt bij aan de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Als deze routes permanent open zouden zijn, dan ontstaat er ook een aanzuigende werking op andere delen. Er zijn daarnaast voor fietsen voldoende alternatieven.
1.2	Bewoners in het voetgangersgebied willen graag te allen tijde naar hun woning kunnen fietsen.
	Met het nieuwe regime mogen bewoners in het voetgangersgebied niet naar of van hun woning fietsen. We gaan de komende maanden in kaart brengen wat aard en de omvang is van deze situatie en zo nodig oplossingsrichtingen verkennen. In aanloop naar 1 januari 2025 worden de venstijden voor fietsers en bevoorrading in de binnenstad geëvalueerd. Eventuele aanpassingen kunnen worden gedaan in overleg met alle belanghebbenden.
1.3	Mensen die slecht ter been zijn willen liever geen uitbreiding van het voetgangersgebied.
	Mensen die slecht ter been zijn vinden de te lopen afstanden in het voetgangersgebied te groot. Echter, voor deze mensen is er een ontheffingsregeling voor de fiets, die geldt voor bewoners in én bezoekers aan de binnenstad .
Beslispunt	
2	Voor het permanent voetgangersgebied in beslispunt 1 als venstertijden voor de fietsers 18 uur tot aan 12 uur de dag erop te hanteren, waarbij de venstertijd, die aangeeft tot welk tijdstip je in de ochtend mag fietsen, gelijk moet zijn aan die van de bevoorrading door (schone) voertuigen, en dit vorm te geven middels een verkeersbesluit.
Argumenten	
2.1	Voor het voetgangersgebied is gekozen voor één venstertijd voor alle dagen van de week.
	Een venstertijd voor alle dagen van de week draagt bij aan de eenduidigheid van het regime. Dit is ook een heldere regel voor bewoners en bezoekers. Deze regeling is makkelijk communiceerbaar is in het gebied.
2.2	In de ochtend valt de venstertijd samen met die van de bevoorrading.
	Door de grens van bevoorrading in de ochtend gelijk te trekken blijft het voetgangersgebied voor fietsers toegankelijk zolang als daar ook auto’s mogen rijden. Ook dat draagt bij aan duidelijk voetgangersgebied.
Kanttekeningen/ Risico’s	
2.1	Het is niet altijd in alle straten druk met voetgangers buiten de venstertijden
	Er is niet elke dag sprake van drukte in alle straten van het voetgangersgebied met voetgangers. Echter, toepassen van verschillende venstertijden voor fietsen in het voetgangersgebied op verschillende dagen in de week maakt het

	regime onduidelijk voor de gebruiker. Bij de evaluaties kwam naar voren dat een eenduidig regime randvoorwaardelijk is.
2.2	CMU en een aantal andere belanghebbenden zijn het niet eens met verruiming van de venstertijden voor fietsers.
	De CMU en een aantal andere belanghebbenden zijn voorstander van kortere venstertijden, met name in de ochtend, zodat bij drukte er geen conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers. In het voorstel zijn de venstertijden voor fietsen in de ochtend gelijk getrokken met die van de bevoorrading. In aanloop naar 1 januari 2025 worden de venstijden voor fietsers en bevoorrading in de binnenstad geëvalueerd. Eventuele aanpassingen kunnen worden gedaan in overleg met alle belanghebbenden.
Beslispunt	
3	In te stemmen met het instellen van een gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer op de Neude westzijde en oostzijde, Schoutenstraat, Ganzenmarkt (tussen Schoutenstraat en Korte Minrebroederstraat), Korte Minrebroederstraat, Oudkerkhof en een deel van de Annastraat met venstertijden voor bevoorrading.
Argumenten	
3.1	Het weren van auto's in deze straten past bij de beleidskaders van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie binnenstad
	Binnen deze beleidskaders zijn de voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers van de verkeersruimte in de binnenstad, en dit vorm te geven middels een verkeersbesluit.
3.2	Onder meer door het weren van auto's in deze straten voldoende ruimte om fietsen altijd toe te staan.
	Er is wel voldoende ruimte om lopen en fietsen te combineren, zonder dat dit afbreuk doet aan de verblijfskwaliteit.
3.3	Bevoorrading is mogelijk binnen de venstertijden.
	De venstertijden voor de bevoorrading van zaken in de binnenstad worden verruimd met deze straten. In incidentele gevallen is het mogelijk een ontheffing te krijgen.
Kanttekeningen/ Risico's	
3.1	Een gesloten verklaring voor Oudkerkhof en Annastraat is afhankelijk van het opheffen van de parkeerplaatsen op Oudkerkhof.
	Op Oudkerkhof zijn er 13 parkeerplaatsen voor kort parkeren. Pas als deze zijn opgeheven kan een gesloten verklaring voor Oudkerkhof en een deel van de Annastraat worden ingesteld. Het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad is jaarlijks beperkt mogelijk.
3.2	Een aantal belanghebbenden is het niet eens met het weren van gemotoriseerd verkeer in deze straten.
	Een aantal ondernemers heeft zorgen over hun bedrijf. Tijdens de venstertijden voor bevoorrading zijn hun winkels met de auto bereikbaar. Voor de bereikbaarheid van privé parkeerplaatsen is er een mogelijkheid om ontheffing aan te vragen. De gesloten verklaring voor deze straten draagt bij aan de verblijfskwaliteit dat ook gunstig uitpakt voor het economisch functioneren van de binnenstad.

Beslispunt	
4	Na de start van het nieuwe regime de situatie in de ochtenden te monitoren en bij regelmatige conflicten tussen voetgangers en fietsers in overleg met betrokkenen een oplossing te zoeken.
Argumenten	
4.1	Er is zorg dat tijdens sommige ochtenden het al zo druk is met voetgangers dat dit niet te combineren is met fietsers.
	Op drukke dagen kunnen er voor 12 uur al veel voetgangers in het voetgangersgebied zijn (zie de grafieken op pag 13 t/m 15 van bijlage 2). Er is zorg over mogelijke onaangename confrontaties tussen voetgangers en fietsers tijdens de drukke ochtenden. De fietser is weliswaar te gast, maar een gedragsverandering is niet altijd makkelijk te bereiken. Ondernemers en de CMU zouden daarom in de ochtend de huidige venstertijd, die loopt tot 10 uur, willen aanhouden, zodat er 's ochtends voldoende ruimte is voor voetgangers om ontspannen te kunnen winkelen.. We nemen deze zorgen serieus. Door op drukke ochtenden het voetgangers- en fietsverkeer een langere periode te monitoren houden we de vinger aan de pols. Met monitoring komen conflicten tussen fietsers en voetgangers in beeld. Een langere tijd is nodig omdat in de eerste weken sprake is van een gewenningsperiode. Ook kunnen we dan effecten meenemen van bijvoorbeeld het weer, feestdagen, seizoenen. Zo ontstaat een goed beeld van de drukke en rustige momenten. Mocht er inderdaad sprake zijn van regelmatige conflicten tussen fietsers en voetgangers, dan wordt met alle betrokkenen gezocht naar een oplossing. Het aanpassing van de venstertijd is dan een van de mogelijke oplossingen.
Kanttekeningen/risico's	
4.1	Aanpassing van de venstertijden voor de fiets in de ochtend kan effect hebben op de venstertijden van bevoorrading
	Een van de uitgangspunten voor het voetgangersgebied is dat er geen fietsers worden geweerd als vrachtvervoer is toegestaan. Bij de afweging om de venstertijden voor fietsers te verkorten, zullen we een aanpassing van venstertijden voor bevoorrading betrekken. Dat heeft dan consequenties voor de vervoerders en hun systemen.

Financiën

Binnen het budget "actieplan voetganger" van het programma Voetganger en Fiets is ruimte voor het instellen van een permanent regime voor het voetgangers gebied en een aantal kleine fysieke aanpassingen (zie onder vervolg). Hiervoor is 125.000 euro beschikbaar.

Vervolg

Wanneer het voorstel voor een permanent regime van het voetgangersgebied in de binnenstad is vastgesteld moet het volgende gebeuren:

- Juridische verankering door middel van verkeersbesluiten
- Een integraal bebording- en bewegwijzeringsplan
- Markeringen op de straat aan de randen van het voetgangersgebied zodat voor de gebruiker het voetgangersgebied duidelijk is.
- Communicatie gericht op bewustwording van het permanente voetgangersgebied (eventueel in combinatie met intensivering van de handhaving bij de start van het nieuwe regime).
- Kleine fysieke aanpassingen

Op termijn willen we de inrichting van een aantal straten aanpassen, zodat deze de verblijfsfunctie meer uitstralen. Daarvoor zullen we kijken hoe we dit in de toekomst zo veel mogelijk kunnen inpassen binnen beschikbare bestaande budgetten waarbij we kijken naar oplossingen als werk met werk maken.

Participatie
De afgelopen jaren is al vaker geparticipeerd over het voetgangersgebied in de binnenstad en het gebied is tweemaal geëvalueerd. Deze evaluaties bevatten een aantal “lessons learned” die als uitgangspunten voor dit voorstel zijn gebruikt. Daarnaast zijn bewoners en/of ondernemers van het voetgangersgebied en bezoekers aan het voetgangersgebied uitgenodigd hun mening of denkbeelden te delen. Belangengroepen konden deelnemen aan een rondetafelgesprek en/of hun denkbeelden schriftelijk toelichten. De belangrijkste meningen en denkbeelden over een permanent regime voor het voetgangersgebied zijn samengevat in de notitie “op naar een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad” die als bijlage 2 is toegevoegd. Daarnaast zijn alle geuite meningen en denkbeelden bijgevoegd als bijlage B van die notitie. De conclusie is dat er geen consensus is over een permanent regime; het voorstel doet zoveel mogelijk recht aan alle belangen en overwegingen.

Communicatie
De deelnemers aan de participatie ontvangen de notitie Op naar een permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad” met het voorstel en de resultaten van de participatie. Rondom de start van het nieuwe regime voor het voetgangersgebied worden bewoners en bezoekers met een gerichte campagne over dit regime geïnformeerd. Wij zullen dan ook wijzen op alternatieve fietsroutes en de fietsenstallingen.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Overzicht van de eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- De notitie Op naar een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad.

Bijlage 1 Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

stuk en datum	inhoud
Motie 2016/197 Gemeenteraad slotdebat begroting op 10 november 2016	Motie 2016/197 stadhuisplein autovrij
Raadsbrief 6 juli 2017 Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad en autoluwe Korte Minrebroederstraat	Uitbreiding voetgangersgebied per 1 januari 2018 • Een uitbreiding van het voetgangersgebied over de oostzijde van de Oudegracht – tussen de Potterstraat en de Hamburgerstraat • Met het besluit voor een gedeeltelijk autovrije Korte Minrebroederstraat, blijft het Oudkerkhof toegankelijk voor autoverkeer • Het bevoorradings- en autoverkeer wordt, buiten de tijden van de Stop&Drop locatie op hoek van de Korte Minrebroederstraat en Oudkerkhof, geweerd tussen de Minrebroederstraat en de Annastraat • Het Oudkerkhof blijft via de Annastraat bereikbaar voor autoverkeer • fietsen in het voetgangersgebied is toegestaan van 18:00 tot 10:00 uur **Participatie** Uit de brief: “Het doel van het participatietraject was om in een vroeg stadium zo breed mogelijk perspectieven en ideeën op te halen bij verschillende belanghebbenden. Voorafgaand aan het Stadsgesprek Voetganger hebben er in het voorjaar van 2016 straatinterviews met bezoekers en bewoners van de binnenstad plaatsgevonden, is er een enquête gehouden onder ondernemers en is het Voetgangersideeënmeldpunt geraadpleegd. Op 18 mei 2016 heeft het Stadsgesprek Voetganger plaatsgevonden met bewoners, bezoekers, ondernemers en belangenorganisaties (o.a. Fietsersbond, CMU, SOLGU, COSBO, Wijkraad Binnenstad). Er is gestart op 10 locaties in de binnenstad om vervolgens in het stadhuis van gedachten te wisselen over een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied en hoe de positie van de voetganger te verbeteren. Na het stadsgesprek zijn in diverse expertmeetings en een klankbordgroep verschillende aandachts- , knelpunten en oplossingsrichtingen voor de uitbreiding benoemd. Naar aanleiding van motie 2016/197 autovrij ‘stadhuisplein’ zijn in december 2016 en januari 2017 twee gesprekken en vervolgens twee inloopbijeenkomsten met bewoners en ondernemers georganiseerd. Dit heeft geresulteerd in ons besluit voor een toekomstbestendig, eenduidig voetgangersgebied waarin meer ruimte wordt gecreëerd voor zowel de voetganger als de fietser.”

Raadsbrief 28 november 2017 Vervolgstappen uitbreiding voetgangersgebied	Nav de raadscommissie van 16 november 2017 is ervoor gekozen de historische binnenstad beter toegankelijk te houden voor fietsers. Het voorstel is als volgt aangepast: • Effectuering uitbreiding voetgangersgebied in verband met de afronding van flankerende maatregelen per 1 mei 2018. • In aanvang beperkte venstertijden voor fietsers op alleen zaterdag en zondag in het uit te breiden deel voetgangersgebied; fietsen niet toegestaan tussen 10.00 uur en 18.00 uur. Van maandag tot en met vrijdag is fietsen hier hele dag toegestaan. Te heroverwegen na een jaar onderzoek. • Venstertijden voor bestaand voetgangersgebied blijven zoals vastgelegd in collegebesluit 4 juli jl.; fietsen de hele week niet toegestaan tussen 10.00 uur en 18.00 uur.
Coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen, mei/juni 2018	We evalueren over een jaar het recent uitgebreide voetgangersgebied aan de Oudegracht (pag 30)
Raadsbrief 29 oktober 2018 Proef met dynamische bebording in voetgangersgebied	Start proef van twee weken met het gebruik van dynamische bebording om fietsers te stimuleren af te stappen als het druk is in het voetgangersgebied op 1 november 2018. Evaluatie loopt mee met evaluatie voetgangersgebied
Raadsbrief 18 juli 2019 Evaluatie en continuering uitbreiding voetgangersgebied	• De tellingen laten zien dat het aantal voetgangers in grote lijnen meebeweegt met de openingstijden van de winkels maar dat het aantal voetgangers in het voetgangersgebied in de zomerperiode bij goed weer al vanaf woensdag in de buurt van het weekend ligt. Ook blijkt dat er minder gefietst wordt op de drukste momenten voor voetgangers (op zaterdag en zondag). De piek ligt hierbij tussen 14.00 en 17.00 uur.Het aantal fietsers is het hoogst op werkdagen, met de piek rond de avondspits. • Met name voetgangers zijn enthousiast over de uitbreiding, terwijl fietsers de noodzaak van uitbreiding vaker in twijfel trekken. • belanghebbenden waaronder politie, OM, leden van de voormalige klankbordgroep, Fietsersbond, Centrum Management Utrecht en VTH-gemeente Utrecht. Uit deze gesprekken is gebleken dat het naast elkaar bestaan van twee verschillende venstertijdenregimes voor fietsers binnen één voetgangersgebied zorgt voor ‘interne grenzen’ en daarmee onduidelijkheid bij gebruikers. Ook is gebleken dat de onderborden met informatie over de venstertijden voor fietsen en bevoorraden door veel bezoekers als lastig leesbaar worden beschouwd. • In 2018 is tevens een proef met dynamische bebording uitgevoerd waarin gebruikers op basis van de drukte in het gebied werden opgeroepen hun gedrag aan te passen. Hoewel een dergelijk systeem voor de toekomst zeker

	mogelijkheden biedt in de communicatie richting gebruikers, geeft het OM aan dat zij in dit instrument momenteel geen basis voor handhaving zien.
Motie 2020/86 Actuele motie 25 mei 2020	Tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad.
Coronabrief 29 mei 2020	Tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad Wij willen dat bezoekers de binnenstad op een gezonde manier en met inachtneming van de anderhalve meter afstand kunnen bezoeken. Uw raad heeft tijdens de commissievergadering op 26 mei jl. en de raadsvergadering van 28 mei jl. dit uitgangspunt bevestigd. Gesteund door deze uitspraak hebben we daarom besloten het voetgangersgebied tijdelijk uit te breiden om de voetganger meer ruimte te bieden en de nieuw gecreëerde ruimte te herverdelen op basis van het Afwegingskader. Ook hebben we besloten de venstertijden hiervoor gelijk te trekken met het bestaande voetgangersgebied. De uitbreiding betreft: • Oudegracht (beide zijden) tussen de Smeebrug en Viebrug, inclusief Vismarkt, Wed, Donkere Gaard, Lichte Gaard; • Zadelstraat en Servetstraat; • Schoutenstraat en het volledige Neude; • Korte Minrebroederstraat, Annastraat en Oudkerkhof; Voor het fietsparkeren zullen aanvullende voorzieningen worden gecreëerd aan de randen van het nieuwe voetgangersgebied. Hiervoor worden zo nodig pop-up stallingen op de beschikbare pleinen geplaatst of uitgebreid tijdens drukke periodes. Het gaat hierbij om het Domplein, de kop van de Neude, de Mariaplaats, het Janskerkhof en het Vredenburg. Bij de twee laatste zal uitbreiding vermoedelijk niet anders kunnen dan op bestaande autoparkeerplekken. Ook op de Oudegracht, aan het begin en einde van het voetgangersgebied, zullen autoparkeerplaatsen tijdelijk worden opgeheven ten gunste van fietsparkeren. Op de Domstraat maken we tijdelijke fietsparkeervoorzieningen op die delen van het trottoir, die daarvoor breed genoeg zijn. Bewoners in het gebied met een parkeervergunning kunnen hun auto tijdelijk niet kwijt in het uitgebreide voetgangersgebied. Zij kunnen gebruik maken van de gemeentelijke garages bijvoorbeeld Vaartsche Rijn of de garage in wijk C). Omdat tijdelijk parkeerplaatsen worden opgeheven zal sprake zijn van extra inkomstenderving. De uitbreiding van het voetgangersgebied kan als tijdelijke maatregel voor vier maanden snel worden uitgevoerd. Gedurende deze tijd beraden we ons op een verlenging gebaseerd op een verkeersbesluit. Wel is er één tot twee weken tijd nodig om voorbereidingen te treffen. Nu een besluit is genomen over uitbreiding van het gebied, is goede communicatie met bewoners en ondernemers nodig, bijvoorbeeld over bevoorrading, afspraken met (gehandicapte) bewoners die mogelijk niet bij hun woning

	kunnen komen en het zoeken naar alternatieven voor mensen met een parkeervergunning.
Coronabrief 5 juni 2020	Uitbreiding voetgangersgebied/Autoparkeerplaatsen opheffen t.b.v. tijdelijke fietsparkeerplekken Op dit moment werken we aan de voorbereiding van de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied op straat, zoals ook op verzoek van uw raad besloten. Hierbij kijken we goed hoe de uitbreiding fysiek in de openbare ruimte wordt aangegeven en waar de locaties voor de tijdelijke fietsrekken komen. Daarnaast stemmen we af met diverse stakeholders in de binnenstad. De volledige invoering van de uitbreiding van het voetgangersgebied is gepland in de week van 14 juni a.s.
Coronabrief 19 juni 2020	Uitbreiding Voetgangersgebied Zoals aangegeven in de vorige raadsbrief over Corona werken we aan de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Op dit moment zijn de voorbereidingen in volle gang en zal de maatregel vanaf volgende week zaterdag 27 juni van kracht zijn. Tot en met zondag 5 juli geldt de uitbreiding als testen gewenningsfase alléén op de zaterdag en zondag. Als de test- en gewenningsfase naar tevredenheid verloopt, dan zal de uitbreiding van het voetgangersgebied vanaf maandag 6 juli 2020 dagelijks gelden. De uitbreiding betreft de volgende gebieden: • Oostzijde Neude/ Schoutenstraat; • Annastraat/ Korte Minrebroederstraat en Oudkerkhof; • Servetstraat/ Zadelstraat; • Oudegracht tussen Hamburgerbrug en Smeebrug. In deze gebieden gaan dezelfde verkeersregels en venstertijden gelden als in het bestaande voetgangersgebied aan de westzijde van de Oudegracht. Ook het voetgangersgebied waar eerder een andere venstertijd gold, zal onder dit regime gaan vallen zodat er een algemene venstertijd is voor alle gebieden. We informeren ondernemers en bewoners door middel van een wijkbericht, social media en de contacten en kanalen van het wijkbureau over bevoorradingsmogelijkheden, bereikbaarheid en alternatieve parkeerlocaties. Verkeersbegeleiders wijzen tijdens de twee test-weekenden bewoners, ondernemers, bezoekers en bevoorradingsverkeer op de maatregelen en op de alternatieve fietsroutes en venstertijden voor bevoorrading. Net als bij alle andere maatregelen monitoren we in de komende maanden of de uitbreiding van het voetgangersgebied goed werkt en stellen het, als dat nodig blijkt, bij. De uitbreiding duurt vooralsnog tot 1 september 2020. Tot die datum kan de uitbreiding van het voetgangersgebied vanuit de tijdelijke noodmaatregel worden geregeld; ondertussen berieden we een verkeersbesluit voor, voor wanneer verlenging van de maatregel gewenst is. Vanaf 1 september nemen de landelijk geldende beperkingen in verband

	met Corona af en verwachten we een verdere toename van de verkeersdrukte. In de komende periode bereiden we een daarbij passend maatregelenpakket voor. Een uitgebreid voetgangersgebied kan daar onderdeel van uit maken.
Coronabrief 26 juni 2020	Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied en extra fietsparkeerplekken Deze week zijn de bewoners en ondernemers in en rond het voetgangersgebied in de binnenstad per wijkbericht geïnformeerd over de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Door die uitbreiding kunnen bewoners en bezoekers van de binnenstad makkelijker voldoende afstand van elkaar (blijven) houden. De uitbreiding geldt tot en met zondag 5 juli alléén op de zaterdag en zondag. Na deze testen gewenningsfase geldt de uitbreiding vanaf maandag 6 juli zeven dagen per week. Op https://www.utrecht.nl zijn de tijdelijke maatregelen terug te vinden. Het komend weekend (27/28 juni) en het weekend er na (4/5 juli), zijn er publieksvriendelijke acties waarbij we mensen informeren over de nieuwe situatie en alternatieve routes. Indien nodig gaan we coulant om met situaties waarbij bewoners en ondernemers wat meer tijd nodig hebben om te wennen aan de nieuwe situatie. Zoals in ons besluit van 29 mei jl. over de tijdelijke uitbreiding is aangegeven, breiden we het aantal fietsparkeerplaatsen aan de randen van het nieuwe voetgangersgebied (tijdelijk) uit, om te voorkomen dat er fietsen op straat geparkeerd worden die voetgangers belemmeren. Hiertoe zijn de PopupParkings Janskerkhof, Mariaplaats en Jacobskerkhof, nadat deze gesloten waren sinds de uitbraak van het coronavirus, weer geopend. Voorlopig geldt dit alleen op vrijdag, zaterdag en zondag. Aanvullend hebben we op het Domplein een tijdelijke Pop-upParking geopend, die in een behoefte lijkt te voorzien. Afhankelijk van de drukte kunnen we de openingsuren van de Pop-up Parkings uitbreiden.
Coronabrief 3 juli 2020	Maatregelen afgelopen week (29 juni t/m 5 juli) Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied en extra fietsparkeerplekken Afgelopen weekend was het eerste weekend waarbij gebruikers konden wennen aan de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Ook komend weekend zijn er publieksvriendelijke acties waarbij we mensen informeren over de nieuwe situatie met de uitbreiding en alternatieve routes. Indien nodig gaan we coulant om met situaties waarbij bewoners en ondernemers wat meer tijd nodig hebben om te wennen aan de nieuwe situatie. Na komend weekend, per 6 juli, geldt het voetgangersgebied 7 dagen per week en willen we de inzet van stewards verminderen.
Coronabrief 10 juli 2020	Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied

	Afgelopen weekend was het tweede weekend waarbij gebruikers konden wennen aan de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Hierna is, op maandag 6 juli, de uitbreiding van het voetgangersgebied 7 dagen per week gaan gelden. Zoals eerder gemeld loopt de uitbreiding vooralsnog tot 1 september aanstaande, waarbij we de situatie blijven monitoren. In de zomer werken we aan een voorstel voor het vervolg, op basis van het afwegingkader en de dan actuele (gezondheids)situatie . Minder parkeerplekken in binnenstad beschikbaar door tijdelijke maatregelen Het aantal autoparkeerplekken in de binnenstad is door de tijdelijke maatregelen verminderd en ook door werkzaamheden in de Lange Nieuwstraat zijn daar tijdelijk minder parkeerplekken beschikbaar. Zoals ook door de portefeuillehouder aangegeven in de commissievergadering van 2 juli jl. over de Kaderbrief kunnen vergunninghouders daarom zonder extra kosten tijdelijk gebruikmaken van de gemeentelijke garages. Naar aanleiding van vragen van de VVD-fractie in hetzelfde commissiedebat geven wij aan vergunninghouders die gebruik willen maken van private garages de mogelijkheid dat de gemeente bemiddelt in het beschikbaar stellen van een plek in de garage. De meerkosten zijn daarbij voor rekening van de vergunninghouder.
Raadsbrief 26 aug 2020 Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied binnenstad tot 26 oktober 2020	In de raadsbrief van 19 juni 2020 hebben wij u, rekening houdend met de mogelijkheid dat de maatregelen in de loop van de zomer wellicht weer versoepeld zouden kunnen worden, het volgende gemeld: “De uitbreiding duurt vooralsnog tot 1 september 2020. Tot die datum kan de uitbreiding van het voetgangersgebied vanuit de tijdelijke noodmaatregel worden geregeld; ondertussen bereiden we een verkeersbesluit voor, voor wanneer verlenging van de maatregel gewenst is. Vanaf 1 september nemen de landelijk geldende beperkingen in verband met Corona af en verwachten we een verdere toename van de verkeersdrukte. In de komende periode bereiden we een daarbij passend maatregelenpakket voor. Een uitgebreid voetgangersgebied kan daar onderdeel van uit maken.” De tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied is een noodmaatregel gebaseerd op de “dringende reden” van veiligheid en gezondheid van de voetgangers in coronatijd. Zo’n noodmaatregel kan in juridische zin voor maximaal 4 maanden worden ingevoerd. Gerekend vanaf 27 juni is dat 26 oktober. Als ook na 26 oktober inzet van deze tijdelijke maatregel gewenst is vanwege corona, dan is daarvoor een verkeersbesluit nodig.
Coronabrief 2 september 2020	Voetgangersgebied en fietsparkeren

	Wij hebben besloten de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied te verlengen tot 26 oktober 2020. Over dit besluit en het vervolgproces bent u geïnformeerd in onze brief van 26 augustus jl. Op 17 augustus jl. is een publiekscampagne gestart om Utrechters te stimuleren gebruik te maken van de zes fietsenstallingen in de binnenstad. Een mysterieuze rode fietser, een wedstrijd waarbij bezoekers een fiets kunnen winnen als ze zes keer een stalling hebben gebruikt, uitingen via sociale media en fietscoaches op straat zijn de hoofdingrediënten van de campagne.
Beantwoording SV 2020/178 Voetgangersgebied binnenstad…. Sorry, bewoners vergeten	Zie beantwoording
Raadsbrief 9 oktober 2020 Verlenging tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied binnenstad	In de praktijk betekent dit: • De tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied blijft tot 31 december 2021 van kracht. Ook op de (parkeer)borden in de buitenruimte zal deze datum zichtbaar zijn. • Wellicht blijkt echter al eerder dat de situatie rond corona zo veel verbeterd is dat de maatregel niet meer nodig is. In dat geval wordt de tijdelijke uitbreiding eerder beëindigd. • De tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied tussen Hamburgerbrug en Smeebrug vervalt en het gebied komt in de oorspronkelijke staat terug. • Er wordt aangesloten bij de regels, zoals venstertijden en ontheffingen, voor het al bestaande voetgangersgebied. •
Coronabrief 14 oktober 2020	Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied U bent vorige week separaat per brief geïnformeerd over ons besluit om de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied aan te passen en te verlengen.
Coronabrief 22 januari 2021	Bevoorrading voetgangersgebied binnenstad Als gevolg van de instelling van de avondklok, zullen tijdelijk de avondvenstertijden waarbinnen goederen in het voetgangersgebied worden bezorgd en opgehaald, vervallen. Overdag worden de bestaande venstertijden uitgebreid tot 18:00 uur voor de periode dat de avondklok is ingesteld. De transportbranche en ondernemers behouden hierdoor ruimte en flexibiliteit om goederen af te leveren en op te halen. Bezorging van goederen kan daardoor overdag gespreid plaatsvinden. De regels die gesteld zijn aan schone(re) voertuigen binnen de milieuzone en de aslasten/het maximale gewicht van de voertuigen, blijven onveranderd gelden. De handhavers van VTH monitoren op straat of de ruimere venstertijden tot een toename van onwenselijke en onveilige situaties leidt. Indien de onveiligheid toeneemt en/of de overlast voor bewoners

	onacceptabel stijgt, zal afgewogen worden om de venstertijden tussentijds bij te stellen.
Coronabrief 17 maart 2021	Bevoorrading voetgangersgebied binnenstad De venstertijden waarbinnen goederen in het voetgangersgebied kunnen worden bezorgd en opgehaald, zijn met ingang van 15 maart 2021 bijgesteld tot alleen de ochtenduren (maandag t/m zondag 06:00-12:00 uur). Uit observaties van VTH blijkt dat het met name in de middaguren steeds drukker wordt in het gebied met voetgangers, waardoor het vanuit een veiligheidsperspectief niet verantwoord is om ook in de middaguren nog voertuigen door het voetgangersgebied te laten rijden.
Coronabrief 12 mei 2021	Bevoorrading voetgangersgebied binnenstad De oorspronkelijke (pre-Corona) venstertijden waarbinnen goederen in het voetgangersgebied van de binnenstad kunnen worden bezorgd en opgehaald, zijn met ingang van woensdag 12 mei 2021 weer van kracht. De afgelopen maanden waren de venstertijden overdag al genormaliseerd, maar door de avondklok kon er nog niet bevoorraad worden in de avonduren. Met het opheffen van de avondklok, kan ook in de avonduren weer conform de oorspronkelijke venstertijden worden bevoorraad. Het toestaan om in de avonduren te bevoorraden, betekent ook dat de bevoorrading beter over de dag kan worden verspreid, zodat de druk in de ochtenduren verlaagd wordt.
Raadsbrief 15 sept 2021 Proces besluitvorming permanente uitbreiding voetgangersgebied	Vervolg In het Mobiliteitsplan 2040 en de nog vast te stellen Omgevingsvisie Binnenstad heeft de voetganger in de binnenstad het primaat. Daarom kijken we nu naar een permanent regime van het voetgangersgebied. Uitgangspunt is een voetgangersgebied dat zoveel mogelijk eenduidig en begrijpelijk is voor alle gebruikers. We houden daarnaast rekening met een logische en duidelijke begrenzing van het gebied en kijken naar samenhang in venstertijden voor fietsers en bevoorradingsverkeer. Op basis van de lessen uit het verleden en resultaten van de evaluaties, werken we aan een permanent regime voor het voetgangersgebied. Dit bespreken we nog een keer met alle (eerder) betrokken bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Uiteindelijk zullen wij u nog dit jaar een raadsvoorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad voorleggen. Desgewenst gaan we vooraf graag met uw raad in gesprek om mogelijke extra aandachtspunten in het uiteindelijke voorstel mee te kunnen nemen.

Een de permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad



9 december 2021

Colofon

Uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Van de gemeente Utrecht

Internet

www.utrecht.nl/voetgangersgebied

Rapportage

Jesse van Elsberg (projectleider)
Ruud Ditewig
Marijn Kik
Karlijn de Wit
Bart Scholten
Michael van Wanrooij
Karim Sharafeldin
Trix Aarts

Informatie

voetgangersgebied@utrecht.nl

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Historie 4

1.1.1 Uitkomsten van de evaluaties 6

1.2 Voetgangersgebied in beleid 8

1.3 Leeswijzer 9

2 Een regime voor het voetgangersgebied binnenstad 10

2.1 Inleiding 10

2.2 Het voorstel 10

2.3 Monitoring en evaluatie 12

3 Participatie 16

3.1 Inleiding 16

3.2 Aanpak van de participatie 16

3.3 Uitkomsten 18

3.3.1 Input van bewoners, ondernemers en bezoekers 18

3.3.2 De belangengroepen 24

1 Inleiding

In juli van dit jaar heeft het college van Burgemeester en Wethouders het huidige tijdelijke regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad verlengd. Zo werd voorkomen dat in relatief korte tijd zich drie verschillende situaties voordoen, wat de onduidelijkheid voor de gebruiker vergroot. Het tijdelijke verkeersbesluit is hiervoor verlengd tot 1 augustus 2022.

Vanaf 2016 wordt er al nagedacht over het voetgangersgebied in de binnenstad. Door de jaren is dan ook ervaring opgedaan met verschillende regimes voor het voetgangersgebied. In de paragraaf hieronder staat een korte beschrijving hiervan. De “lessons learned” bieden een basis om te komen tot een permanent voetgangersgebied.

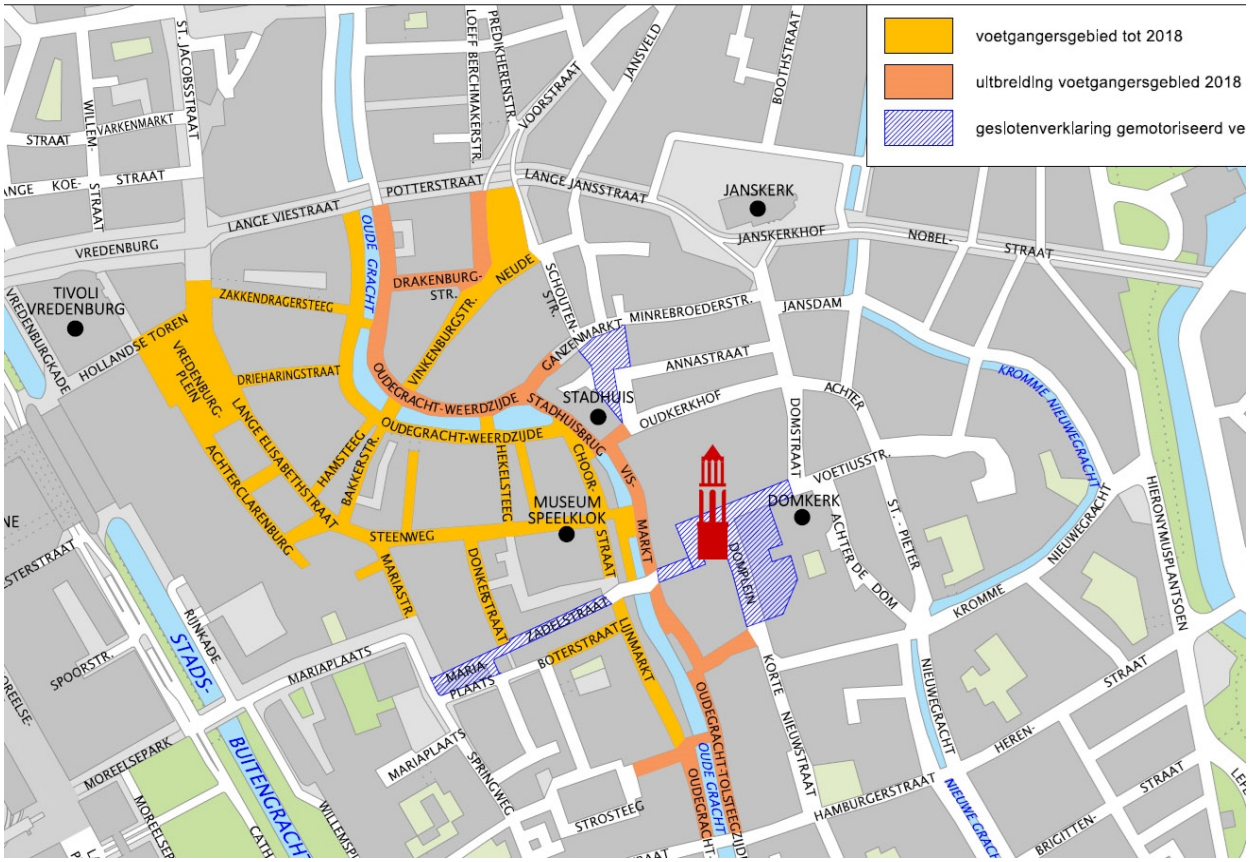
In Mobiliteitsplan 2040 en het concept Omgevingsvisie Binnenstad staan richtlijnen voor een permanent voetgangersgebied. Zij komen aan de orde in paragraaf 1.2

Paragraaf 1.3 bevat de leeswijzer voor deze notitie.

1.1 Historie

Aan de basis van de uitbreiding van het voetgangersgebied lag de nota ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ uit 2016. De beoogde uitbreiding sloot aan bij het convenant ‘De Rode Loper 2016-2020’ tussen de gemeente Utrecht en het Centrummanagement Utrecht (CMU).
De uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad ging in op 1 mei 2018 met de volgende uitgangspunten:

- In aanvang beperkte venstertijden voor fietsers op alleen zaterdag en zondag in het uit te breiden deel van het voetgangersgebied; fietsen is niet toegestaan tussen 10.00 uur en 18.00 uur. Van maandag tot en met vrijdag is fietsen hier hele dag toegestaan. Te heroverwegen na een jaar.
- Venstertijden voor bestaand voetgangersgebied blijven zoals vastgelegd in collegebesluit 4 juli 2018; fietsen is de hele week niet toegestaan tussen 10.00 uur en 18.00 uur.



Figuur 1 uitbreiding per 1 mei 2018

Begin juli 2020 is het voetgangersgebied tijdelijk uitgebreid waarbij het niet is toegestaan in het gebied te fietsen tussen 10 uur en 18 uur. Aan de basis lag motie M86 breid het voetgangersgebied tijdelijk uit. Deze uitbreiding was bedoeld om de mensen de ruimte te bieden om 1,5 meter afstand te houden. In eerste instantie was de Oudegracht oostzijde aan de zuidkant tot aan de Smeestraat ook opgenomen in het voetgangersgebied. Naar aanleiding van reacties van bewoners is daarna besloten om de Oudegracht tussen Smeestraat en Hamburgerstraat aan beide zijden weer geheel toegankelijk te maken voor fiets en auto's. Dit is ook de huidige situatie.



Figuur 2 het "corona" voetgangersgebied

Beide uitvoeringen van het voetgangersgebied in de binnenstad zijn geëvalueerd. In de volgende paragraaf staan de uitkomsten van deze evaluaties.

1.1.1 Uitkomsten van de evaluaties

Evaluatie van het regime voor een voetgangersgebied per 1 mei 2018
In 2018 is door middel van onder meer tellingen en enquêtes de situatie in het voetgangersgebied gemonitord om te bepalen in hoeverre de uitbreiding bijdraagt aan de doelstelling van een aantrekkelijke en gastvrije binnenstad. Ook zijn gesprekken gevoerd met onder meer politie, OM, leden van de voormalige klankbordgroep, Fietsersbond, Centrum Management Utrecht en VTH-gemeente Utrecht. De volgende zaken kwamen naar voren:

- Aantal voetgangers beweegt in grote lijnen mee met de openingstijden van de winkels
- In de zomerperiode bij goed weer ligt het aantal voetgangers in het voetgangersgebied al vanaf woensdag in de buurt van de aantallen in het weekend.
- Er wordt minder gefietst op de drukste momenten voor voetgangers (zaterdagen en zondagen tussen 14 -17 uur)
- Het aantal fietsers is op werkdagen het hoogst met een piek rond de avondspits.
- Uit interviews blijkt dat met name voetgangers enthousiast over de uitbreiding zijn, terwijl fietsers de noodzaak van uitbreiding vaker in twijfel trekken.
- Het naast elkaar bestaan van twee verschillende venstertijdenregimes voor fietsers binnen één voetgangersgebied zorgt voor ‘interne grenzen’ en daarmee onduidelijkheid bij gebruikers.
- De onderborden met informatie over de venstertijden voor fietsen en bevoorraden worden door veel bezoekers als lastig leesbaar beschouwd. Dit draagt bij aan verwarring en irritatie bij gebruikers en een gebrekkige naleving van de nieuwe regels.
- Vrijwel alle stakeholders dringen aan op strengere handhaving en een duidelijke keuze voor één venstertijdenregime voor fietsers in het hele voetgangersgebied.

Proef met dynamische bebording
In november 2019 vond een proef van twee weken plaats met het gebruik van dynamische bebording om fietsers te stimuleren af te stappen als het druk is in het voetgangersgebied. Met deze proef is onderzocht of dynamische bebording als onderdeel van de informatie- en gedragscampagne bij kan dragen aan een prettig en veilig voetgangersgebied. Hoewel een meerderheid van de geënquêteerden aangaf het bord te hebben gezien en gelezen was naleving van de dynamische bebording (zeer) beperkt. Met het oog op mogelijk gebruik van deze techniek in de toekomst, voor naleving ervan is een combinatie met handhaving nodig.

Evaluatie van corona-voetgangersgebied
De evaluatie bestond onder meer uit twee schouwen en een gemeentelijke enquête. Binnengekomen mails en vragen en reacties van verschillende partijen, die soms zelf een evaluatie en/of enquête hebben gehouden, zijn bij de evaluatie betrokken. Uitkomsten zijn:
- In meerderheid zijn bezoekers (57%), bewoners (67%) en ondernemers (54%) tevreden met de maatregelen rond uitbreiding van het voetgangersgebied.
- In meerderheid zijn bezoekers (65%), bewoners (61%) en ondernemers (57% positief over een verlenging van de maatregelen tot 1 november.
- Het zuidelijk deel van de Oudegracht, dat oorspronkelijk bij het corona-voetgangersgebied hoorde, moet geen onderdeel zijn van het voetgangersgebied oa omdat daar geen draagvlak voor is.
- Het feit dat fietsers moeten afstappen om 10.00 uur, maar laad en losmogelijkheden zijn toegestaan tot 11.30 uur of 12 uur (afhankelijk of het schoon vervoer betreft) roept vragen op. Advies is om dit gelijk te trekken.
- Aanpak van hinderlijk gestalde fietsen aan de randen van het voetgangersgebied (ondernemers en voetgangers)
- Advies om in een vervolgtraject maximaal met de omgeving te communiceren en ruimte te geven voor inbreng binnen de kaders die daarvoor zijn gesteld.

Tijdens de evaluatie over het “corona” voetgangersgebied is aan verschillende stakeholdersgroepen gevraagd wat hun denkbeeld is over het voetgangersgebied in de toekomst.

Binnen de **Wijkraad Binnenstad** leefden in 2020 verschillende visies op de toekomst maar is men unaniem over de noodzaak van een keuze voor een eenduidig voetgangersgebied waarin het voor alle gebruikers zo duidelijk mogelijk is wat er van hen wordt verwacht.

Voor **SOLGU** stond de toegankelijkheid voor mensen met een lichamelijke beperking centraal. Door de ontheffing voor mensen met een lichamelijke beperking die in 2018 in het leven is geroepen, is de toegankelijkheid van het voetgangersgebied voor deze groep verzekerd. Wel constateerde SOLGU dat het voetgangersgebied nu al een lastige locatie voor haar achterban is door de grote drukte en verschillende gebruikers. Haar dringende advies was dan ook om nu en in de toekomst in contact te blijven met haar achterban om er voor te zorgen dat dit drukke gebied ook in de toekomst als het nog drukker wordt toegankelijk te houden voor deze groep. Duidelijke regelgeving en voldoende oversteekmogelijkheden voor deze groep zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

De **Fietsersbond** Utrecht sprak haar voorkeur uit om op de oostzijde van de Oudegracht zeven dagen per week een situatie te creëren waar fietsers te gast zijn. Fietsen zou hiermee op alle tijden mogelijk blijven. Een belangrijk argument hierbij is de overtuiging van de Fietsersbond dat fietsers op drukke momenten het voetgangersgebied al mijden of afstappen waardoor van echte problematiek in hun ogen geen sprake is. De Fietsersbond vroeg daarnaast aandacht voor de alternatieve route via de Lange Nieuwstraat. Een fietsvriendelijke inrichting van deze straat in combinatie met het plaatsen van dynamische bebording zou er voor kunnen zorgen dat fietsers worden verleid om het voetgangersgebied heen te fietsen.

CMU zag ook dat een duidelijke keuze nodig is maar gaf de voorkeur aan een venstertijdenregime waarbij in het hele voetgangersgebied fietsen dagelijks tussen 10.00 uur en 18.00 uur niet is toegestaan. Hiermee zouden conflicten tussen gebruikers vermeden worden en zou er voor voetgangers op de drukste tijdstippen ruim baan zijn. Het CMU vroeg aandacht voor een heldere inrichting (bijvoorbeeld in de Servetstraat/Maartensbrug/ Zadelstraat) en meer fietsparkeermogelijkheden rond de entrees van het voetgangersgebied om gebruikers te faciliteren de regels na te leven.

1.2 Voetgangersgebied in beleid

Het Mobiliteitsplan 2040 en de concept Omgevingsvisie Binnenstad bevatten beleidskaders voor een voetgangersgebied in de binnenstad. Beide documenten komen hieronder aan bod. Beide documenten zijn gemaakt met oog op de groei van stad. We hebben er de afgelopen twee decennia 100.000 inwoners bij gekregen. En de komende jaren komen daar nog eens 100.000 bovenop. Hoewel we voorzieningen zo veel mogelijk gaan spreiden in de stad, heeft en houdt Utrecht maar een historisch centrum. Dus de druk op de Binnenstad zal hoe dan ook verder toenemen. En dan niet alleen op het gebied van winkelen, maar ook recreëren, horeca, cultuur en onderwijs.

Mobiliteitsplan 2040
In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat lopen de meest duurzame vorm van mobiliteit is: “In een compacte, groeiende stad is lopen ook een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels”.
De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. In de binnenstad (en in Utrecht Science Park) wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Dit vraagt om een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.

De concept Omgevingsvisie Binnenstad
In de binnenstad staat verblijf in 2040 centraal. De buitenruimte is geen doorgangsruimte, maar een plek waar je langer wilt blijven als bewoner en als bezoeker. Hier kun je anderen ontmoeten, tot rust komen in een verstilde groene hof, winkelen en cultuur beleven, genieten van een picknick in het park, of van de schoonheid van de binnenstad. De voetgangers is in de binnenstad de hoofdgebruiker, want meer dan bij andere vervoerswijzen heb je, als je loopt, ruimte voor uitwisseling met je omgeving. Daarom zijn verblijfs- en voetgangerskwaliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden.
In 2021 biedt een aantal pleinen en straten niet de verblijfskwaliteit die past bij een gastvrije en ontspannen binnenstad. De inrichtingskwaliteit moet omhoog, want de inrichting doet niet altijd recht aan de schoonheid van de binnenstad en sluit niet altijd aan bij de kwaliteiten en functies van de bebouwing. De binnenstad heeft een bijzondere positie in een sterk verdichtende stad: verblijfskwaliteit en voetganger op 1. Om dit te bereiken streven we naar een binnenstad die een bestemming is, geen doorgangsgebied. Fietsers met de bestemming binnenstad zijn welkom, met aangepast tempo. In drukke gebieden leggen zij het laatste deel te voet af, met hoge kwaliteit van voetgangersroutes.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat het voorstel voor een permanent voetgangersgebied. Aan bod komen de geografische uitbreiding, venstertijden en de entrees van het voetgangersgebied.
In hoofdstuk 3 staan de uitkomsten van de participatie waarbij bewoners en/of ondernemers in het voetgangersgebied, bezoekers en belangengroepen de mogelijkheid hadden om hun mening en/of denkbeelden te delen.

2 Een regime voor het voetgangersgebied binnenstad

2.1 Inleiding

De hoofdstuk bevat het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad. Het voetgangersgebied is het gebied waar voetgangers het primaat hebben en fietsen mag in de vastgestelde venstertijden. We gaan in op de geografische indeling, de venstertijden, bebording en inrichting van het voetgangersgebied en stallingsmogelijkheden aan de randen. Ook gaan we in op een aantal voorwaarden voor een goed functionerend voetgangersgebied. Allereerst komen hieronder een aantal uitgangspunten aan bod die voortvloeien uit de evaluaties, de beleidskaders en de uitkomsten van de participatie (zie hoofdstuk 3).

Uitgangspunten
Aan de basis van het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad ligt een aantal uitgangspunten:

- Ruimte voor ontspannen lopen en verblijven (ook voor mensen die slecht ter been zijn)
- Aaneengesloten wandelgebied
- Heldere venstertijden voor fietsers
- Herkenbaar voor alle weggebruikers
- Goede communicatie in combinatie met handhaving
- Fietsstallingen bereikbaar
- Fietsen niet weren op tijden dat vrachtvervoer is toegestaan.

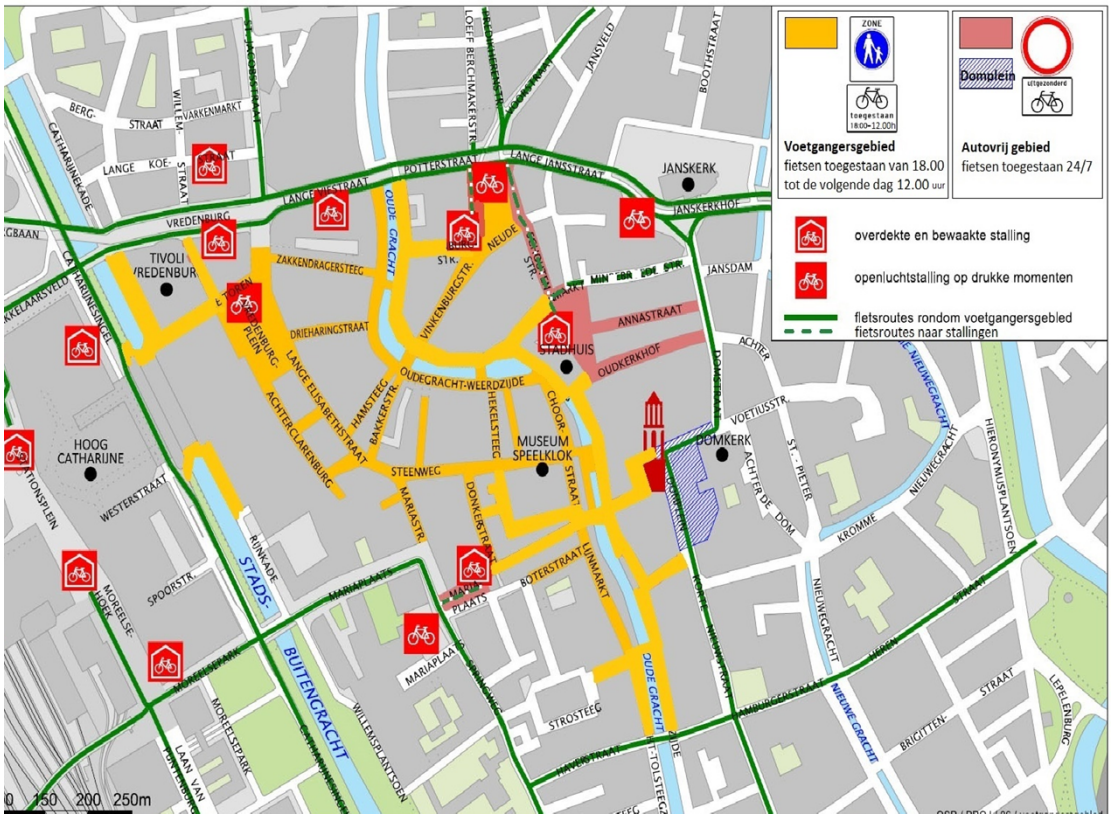
En we hebben gezocht naar een voorstel dat zoveel als mogelijk recht doet aan de verschillende standpunten van belanghebbenden en belangengroepen.

2.2 Het voorstel

Het geografische gebied
Het voorstel voor het voetgangersgebied bevat de volgende straten

- De straten van het kernwinkelgebied voor 2018
- De uitbreiding per 1 mei 2018 bestaande uit: de Oudegracht oostzijde, Donkere Gaard, Lichte Gaard, ’t Wed, Vismarkt, Stadhuisbrug, Ganzenmarkt (tussen Schoutenstraat ene Oudegracht), Oudegracht oostzijde tot aan de Potterstraat, Drakenburgstraat
- De uitbreiding in 2020 met Servetstraat en de Zadelstraat
- En Buurkerkhof, Hollandse Toren, Vlaamse Toren, Vredenburgkade en Rijnkade. Buurkerkhof wordt omsloten door het voetgangersgebied. De Hollandse en Vlaamse Toren, Vredenburgkade en Rijnkade worden in de praktijk al gebruikt als voetgangersgebied. Nu wordt dat geformaliseerd.

Op de kaart hieronder is dit gebied aangegeven met okergeel.



figuur 3 het voorstel, geel is voetgangersgebied en rood straten met gesloten verklaring

Venstertijden

Een voetgangersgebied alleen voor voetgangers is geen doel op zich. Alleen waar dat nodig is vanuit het oogpunt van verblijfskwaliteit gelden er venstertijden voor de fiets. De fietsers krijgen zoveel mogelijk ruimte. Ze zijn te gast in het voetgangersgebied. Alleen op drukke momenten kunnen ze beter omfietsen. Ten opzichte van nu bevat het voorstel venstijden die gunstiger zijn voor de fietser. In plaats van 10 uur ’s ochtends willen we de venstertijden in de ochtend gelijk laten vallen met de venstertijden voor bevoorrading door (schone) voertuigen. Momenteel is dat tot 12 uur. Vanaf 18 uur mag er dan weer gefietst worden. Het is niet zo dat het in alle straten altijd even druk is met voetgangers in het voetgangersgebied. Dat zou kunnen pleiten voor maatwerk in venstertijden. Echter, uit de evaluaties is gebleken dat eenduidigheid van venstertijden belangrijk is

Gesloten verklaring

Voor een aantal straten is het niet nodig om venstertijden voor fietsers aan te houden. Deze vallen buiten het voetgangersgebied. Wel lenen deze straten zich voor een “geslotenverklaring”. Het gaat om de straten Neude oostzijde en westzijde, Schoutenstraat, Ganzenmarkt (tussen Korte Minrebroederstraat en Schoutenstraat) Korte Minrebroederstraat, Oudkerkhof en een deel van de Annastraat. In deze straten zijn fietsen altijd welkom. De geslotenverklaring geldt voor de auto. Het gaat om de rood gekleurde

straten op de kaart. Ook hier gaan de venstertijden voor bevoorrading gelden. Voor Oudkerkhof is het nodig dat de parkeerplaatsen worden opgeheven.

Randvoorwaarden
Dagelijks is er toezicht en handhaving in het voetgangersgebied in de binnenstad. Dat is nodig om de naleving van de regels te vergroten en overlast te verminderen en te voorkomen. Bij de dagelijkse inzet worden controles uitgevoerd, acties gehouden en overlastmeldingen van bewoners en ondernemers afgedaan. Met de huidige bezetting kan deze taak uitgevoerd worden. De gemeentelijke handhavers kunnen niet tegen alle overlast optreden, omdat zij daarvoor niet bevoegd zijn. Overlast door bijvoorbeeld asociaal rijgedrag kan een gemeentelijke handhaver niet handhavend optreden. Dit is een taak van de politie.

Daarnaast is een goede herkenbaarheid van belang. Een integraal bebording- en bewegwijzeringsplan (bevoorrading en fietsenstallingen) is nodig. De weggebruiker moet ondubbelzinnig kunnen begrijpen wat van hen verlang wordt. . Dus helderheid, uniformiteit en eenduidigheid. Een plan waarbij de weggebruiker centraal staat. Daarnaast moet het ook juridisch kloppen en handhaafbaar zijn. Markeringen aan de randen van het voetgangersgebied dragen ook bij aan de herkenbaarheid ervan. Op termijn wordt de inrichting van een aantal straten aangepast, zodat deze de verblijfsfunctie meer uitstralen.

Een andere randvoorwaarde is de aanwezigheid van alternatieve fietsroutes en van fietsenstallingen aan de randen van het voetgangersgebied. Zie voor de alternatieve fietsroutes het kaartje hierboven. Rondom het voetgangersgebied is er veel vraag naar fietsparkeren. We hebben daarom rondom het voetgangersgebied een ruim aanbod van inpandige stallingen en op piekmomenten de pop-up stallingen. De focus ligt op het uitbreiden van inpandige stallingen op de plekken waar de parkeerdruk hoog is. We zien dat met name in de zuidelijke binnenstad uitbreiding van inpandige fietsenstallingen gewenst is. Er komt tijdelijk in de parkeergarage Springweg aan de Strosteeg, vanaf gemeentelijke exploitatie in 2024 tot aan de voorgenomen sloop, naast een extra buurtstalling met 150 plekken en drie-daagde pop-upstalling met 300 plekken. Daarbij stimuleren we fietsers om hun fiets in deze bewaakte stallingen te parkeren en te voet verder te gaan. Het blijft voor mensen met een beperking mogelijk om de fiets dicht bij een winkel (kort) te stallen. Op piekmomenten moet de voetganger ook de ruimte krijgen. Daarom zoeken we (in de directe omgeving) ook naar plek voor nieuwe rekken op straat.

2.3 Monitoring en evaluatie

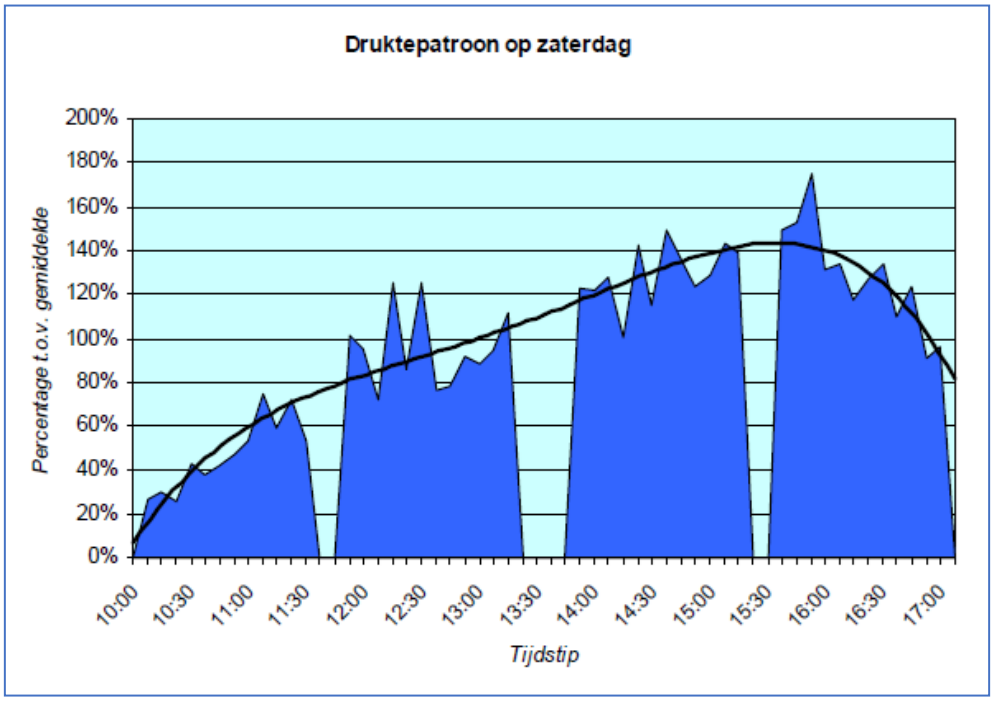
Op drukke dagen kunnen er voor 12 uur al veel voetgangers in het voetgangersgebied zijn (zie de grafieken op pag 14 t/m 15). Er is zorg over mogelijke onaangename confrontaties tussen voetgangers en fietsers tijdens de drukke ochtenden. De fietser is weliswaar te gast, maar een gedragsverandering is niet altijd makkelijk te bereiken. Ondernemers en de CMU hebben daarom zorgen over een venstertijd voor fietsers tot 12 uur en zouden daarom in de ochtend de huidige venstertijd, die loopt tot 10 uur, willen aanhouden, zodat er ’s ochtends voldoende ruimte is voor voetgangers om ontspannen te kunnen winkelen. De zorg is dat er onaangename confrontaties tussen voetgangers en fietsers zouden kunnen voorkomen en dat is voor winkelend publiek, en dus ook voor de economie van de stad, niet goed. We nemen deze zorgen serieus. Door op drukke ochtenden het voetgangers- en fietsverkeer een langere

periode te monitoren houden we de vinger aan de pols. Met monitoring komen conflicten tussen fietsers en voetgangers in beeld. Een langere tijd is nodig omdat in de eerste weken sprake is van een gewenningsperiode. Ook kunnen we dan effecten meenemen van bijvoorbeeld het weer, feestdagen, seizoenen. Zo ontstaat een goed beeld van de drukke en rustige momenten. Mocht er inderdaad sprake zijn van regelmatige conflicten tussen fietsers en voetgangers, dan wordt met alle betrokkenen gezocht naar een oplossing. Het aanpassing van de venstertijd is dan een van de mogelijke oplossingen.
Na een jaar worden de venstertijden voor fietsers en bevoorrading sowieso geëvalueerd.

Utrecht Binnenstad West — *Herwogen en opgehoogde dagcijfers*

Uur- en dagramingen per telpositie		10:00-11:30	11:45-13:15	13:45-15:15	15:30-17:00	Dagtotaal
1	Lange Elisabethstraat 35	900	3.200	5.400	6.500	34.300
2	Lange Elisabethstraat 12 -14	1.300	2.900	5.000	6.500	33.300
3	Steenweg 72	1.800	3.800	6.900	8.000	43.500
4	Voor Clarenburg 8	400	1.800	2.600	2.900	16.500
5	Achter Clarenburg 23	700	1.300	2.300	2.000	13.500
6	Achter Clarenburg 32	800	2.200	3.000	2.900	19.000
7	Vredenburg 154 -155	1.800	3.700	4.700	4.200	30.900
8	Vredenburg 4	2.400	4.500	5.500	5.100	37.300
9	Hollandse Toren 11 -81	1.400	2.400	3.000	2.700	20.300
10	Vredenburg 9 B	2.700	5.600	7.300	6.500	47.400
11	Vredenburg 21	300	400	700	400	3.700
12	Zakkendragerssteeg 25	400	900	1.100	800	7.000
13	Lange Viestraat 4	700	3.000	2.700	3.300	20.600
14	Lange Viestraat 3	700	2.900	2.800	3.400	20.700
15	Oudegracht 83	200	800	1.300	2.100	9.400
16	Potterstraat 2 A	1.200	3.100	1.300	2.200	16.700
17	Oude Gracht voor postkantoor	600	1.500	2.400	2.500	15.000
18	Oudegracht 118	700	2.200	1.400	1.500	12.600
19	Drakenburgstraat 3	400	500	1.600	1.300	8.100
20	Neude 11	500	600	1.500	1.600	9.000
21	Vinkenburgstraat 15	1.200	1.100	1.600	1.400	11.200
22	Drieharingstraat 16	1.000	1.000	1.800	1.800	11.800
23	Oudegracht 113	2.200	2.400	3.400	2.500	22.500
24	Oudegracht 97	1.400	2.800	3.700	2.400	21.900

Figuur 4 voetgangers in binnenstad west op 23 maart 2019

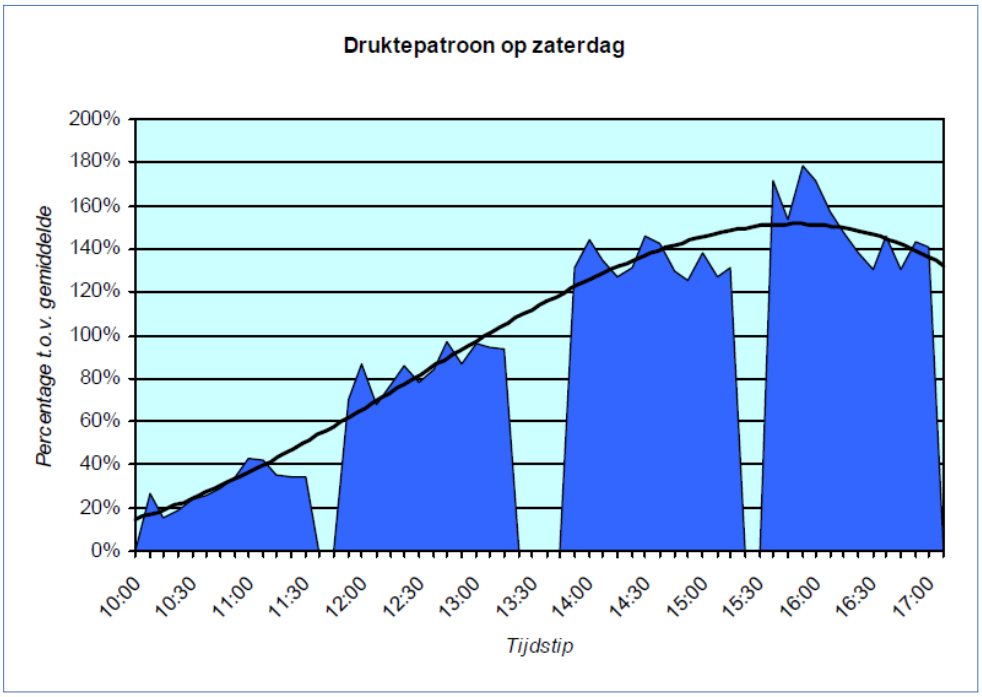


Figuur 5 voetgangers in binnenstad west op 23 maart 2019

Utrecht Binnenstad Oost — *Herwogen en opgehoogde dagcijfers*

Uur- en dagramingen per telpositie		10:00-11:30	11:45-13:15	13:45-15:15	15:30-17:00	Dagtotaal
1	Mariastraat 43	500	1.400	2.500	2.800	15.600
2	Oudegracht 137	500	2.800	3.900	5.300	26.600
3	Bakkerstraat 4	400	1.300	2.800	3.200	16.300
4	Oudegracht 127	600	2.100	3.300	4.800	22.700
5	Oudegracht 141	700	1.900	4.200	4.700	24.400
6	Oudegracht 163	600	1.700	3.700	3.700	20.700
7	Steenweg 3	900	2.000	3.500	3.600	21.500
8	Choorstraat 21	800	2.700	3.600	3.300	22.400
9	Lijnmarkt 16	900	1.800	2.500	2.600	16.500
10	Lijnmarkt 39	500	1.700	2.100	2.100	13.600
11	Zadelstraat 20	600	1.800	2.100	2.200	14.200
12	Steenweg 33	1.300	2.900	3.600	3.500	24.000
13	Oudegracht 194	300	600	1.300	1.900	8.800
14	Oudegracht 176	200	1.000	2.000	1.700	10.400
15	Donkeregaard 9	200	800	1.500	2.300	10.500
16	Lichtegaard 7	400	1.100	1.900	2.400	12.600
17	Servetstraat 1	500	1.700	1.900	2.500	14.000
18	Vismarkt 8	500	1.300	2.100	2.200	12.900
19	Oudkerkhof 15	200	400	700	600	4.200
20	Minrebroederstraat 11	200	300	500	500	3.200
21	Schoutenstraat 6	300	600	900	1.200	6.600
22	Ganzenmarkt 14	400	900	1.700	1.400	9.500
23	Oudegracht 150	500	1.200	1.800	2.200	12.000
24	Choorstraat 9	400	1.600	2.500	2.900	15.800

Figuur 6 voetgangers in binnenstad oost op 23 maart 2019



Figuur 7 voetgangers binnenstad oost 23 maart 2019

3 Participatie

3.1 Inleiding

Een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied is niet nieuw.
Al in 2016 vond participatie plaats over het voetgangersgebied. Dat was toen gecombineerd met het autoluw maken van de Korte Minrebroederstraat. Met straatinterviews, enquête onder de ondernemers, expertmeetings en een klankbordgroep is toen nagedacht over een nieuw voetgangersgebied. Het resultaat gaf aan dat er sprake is van uiteenlopende belangen en verschillend gebruik van het voetgangersgebied. De uitdaging was om hier een balans in te vinden. Dit leidde tot een aanpassing van het gebied in 2018.
In 2020 is het voetgangersgebied tijdelijk uitgebreid om mensen de ruimte te geven om 1,5 meter afstand te houden. Hierover heeft toen geen participatie plaatsgevonden. De tijdelijke regeling had als basis de noodverordening. Er is wel uitgebreid over gecommuniceerd.
Zowel de aanpassing aan het voetgangersgebied per 1 mei 2018 als de tijdelijke uitbreiding in 2020 zijn geëvalueerd. Ook hier komt het beeld terug van uiteenlopende denkbeelden over het voetgangersgebied. Over een aantal punten was wel consensus:

- Het naast elkaar bestaan van twee verschillende venstertijdenregimes voor fietsers binnen één voetgangersgebied zorgt voor ‘interne grenzen’ en daarmee onduidelijkheid bij gebruikers.
- De onderborden met informatie over de venstertijden voor fietsen en bevoorraden worden door veel bezoekers als lastig leesbaar beschouwd. Dit draagt bij aan verwarring en irritatie bij gebruikers en een gebrekkige naleving van de nieuwe regels.
- Vrijwel alle stakeholders dringen aan op strengere handhaving en een duidelijke keuze voor één venstertijdenregime voor fietsers in het hele voetgangersgebied.
- Het feit dat fietsers moeten afstappen om 10.00 uur, maar laad en losmogelijkheden zijn toegestaan tot 11.30 uur roept vragen op. Advies is om dit gelijk te trekken.

Er ligt dus al veel materiaal over een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied. Ook hebben bewoners en bezoekers naast de gemeente zelf kunnen oefenen met de tijdelijke uitbreiding in 2020. Daarom is gekozen voor een korte en krachtige slag in de participatie gericht op bewoners en bezoekers uit de stad en op de verschillende belangengroepen om te komen tot een definitief regime. In dit hoofdstuk beschrijven we de participatie-aanpak en de resultaten ervan.

3.2 Aanpak van de participatie

Het doel van de participatie was het ophalen wat de meningen en denkbeelden van bewoners, ondernemers, bezoeker en belangengroepen over definitief regime voor het voetgangersgebied. Wat zijn hun ervaringen met de tijdelijke uitbreiding in 2020 en hoe kijken zij aan tegen een mogelijke uitbreiding en/of verandering van venstertijden. Uit eerdere participatie en uit de evaluaties is bekend dat de standpunten uiteenlopen. Met deze participatie brengen we de verschillende meningen en standpunten in beeld.

De kernboodschap luidde:
Een duidelijk voetgangersgebied draagt bij aan het verblijfsklimaat in de binnenstad, zeker ook met de groei van de stad. De laatste anderhalf jaar hebben wij kunnen ervaren wat een (uitgebreider) voetgangersgebied betekent. En hebben al veel geleerd.
Wij kijken nu of aan het oude voetgangersgebied een aantal straten definitief kan worden toegevoegd en wat geschikte venstertijden voor fietsers kunnen zijn, als volgende stap naar een prettig verblijfsgebied in de binnenstad met ruimte voor ontmoetingen. Wij zijn benieuwd wat u als belanghebbende hiervan vindt. Wij bundelen alle meningen, adviezen etc voor college en raad voor een afgewogen besluit over een permanent regime voor het voetgangersgebied.

Het doel van de participatie was

De participatie richtte zich op:
- Bewoners en ondernemers in het (uitgebreide) voetgangersgebied
- Bezoekers van het voetgangersgebied
- En de volgende belangengroepen:
    - Centrum Management Utrecht
    - Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht
    - Transport en Logistiek Nederland, afdeling Utrecht
    - Evofenedex
    - Fietsersbond, afdeling Utrecht
    - Binnenstad 030
    - Solgu/Cosb0

De participatie was in de eerste plaats gericht op de bewoners en ondernemers in de binnenstad. Juist deze groep heeft de mogelijkheid om te participeren in 2020 bij de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied vanwege corona gemist en hebben dat ook aangegeven. Een wijkbericht is verspreid in de binnenstad met daarin een uitnodiging voor een inloopavond en informatie over hoe te reageren op het voorstel. Een tweede wijkbericht bevatte informatie over het vervangen van de inloopavond door een digitale bijeenkomst. Om een redelijke alternatief te hebben voor mensen die graag met de gemeente zouden willen praten over het voetgangersgebied hebben we de mogelijkheden opgenomen voor telefonisch contact. In beide wijkberichten is ook gewezen op de website www.utrecht.nl/voetgangersgebied. Ongeveer vijftig mensen hebben aangegeven dat ze graag de link voor de bijeenkomst wilden ontvangen. Tijdens de digitale bijeenkomst is een voorstel gepresenteerd voor een definitief regime van het voetgangersgebied. Mensen konden via de chat vragen stellen, die werden besproken.
Om bezoekers van het voetgangersgebied te bereiken hebben we aandacht gevraagd op de sociale media. Op de website konden zijn alle informatie vinden. Ook de digitale bijeenkomst was aangekondigd op de site. Bewoners en bezoekers konden via een formulier hun reactie geven op het voorstel van de gemeente.

Voor de belangengroepen was er een rondetafelgesprek. Alle bovengenoemde groepen ontvingen een uitnodiging. Daarnaast gaf een vertegenwoordiger van de Twijnstraatbuurt aan dat hij ook graag wilde

aanschuiven. De vertegenwoordigers van de vervoerders zijn apart bijgepraat tijdens een CABU-overleg. De vertegenwoordiger van KHN is apart bijgepraat..

3.3 Uitkomsten

3.3.1 Input van bewoners, ondernemers en bezoekers

Bewoners en bezoekers konden via een formulier hun mening over het voorstel aan de gemeente kenbaar maken. Dit formulier staat in bijlage A. Het formulier bevatte twee vragen over het voorstel voor een permanent voetgangersgebied (zie hoofdstuk 2):

- Wat vindt u van dit voorstel? Zijn er straten waarvan u vindt dat we deze ook nog aan het voetgangersgebied moeten toevoegen of juist niet? Kunt u vertellen waarom u dat vindt?
- Wat vindt u van deze regeling (venstijden voor fietsen in voetgangersgebied en “geslotenverklaring” voor een aantal andere straten). Als u dit anders zou willen doen, welke straten zijn dat dan en waarom.

In totaal zijn er ca 200 formulieren ingevuld. De formulieren zijn niet bedoeld als enquête en ook is er geen sprake van een representatieve steekproef. Met dat in het achterhoofd geeft het resultaat een goed beeld van de verschillende denkbeelden over het voorstel voor uitbreiding van het voetgangersgebied (de antwoorden op de formulieren staan in bijlage B).

Bewoner, bezoeker, ondernemer, anders
We maken onderscheid tussen bewoners en/of ondernemers in het (mogelijk uitgebreide) voetgangersgebied en bezoekers. Bewoners en/of ondernemers in het (uitgebreide) voetgangersgebied hebben 58 formulieren ingevuld. Bij de bezoekers is dat 125. De overige vallen in de categorie “anders”.

Voorstanders en tegenstanders
In het formulier wordt niet gevraagd of men voor of tegen het voorstel is. Het overgrote deel van de reacties bevat suggesties en opmerkingen over het voorstel. Uit de reacties is op te maken dat er zowel voor als tegenstanders zijn (zie bijlage B). Ook uit eerdere participatie en uit de evaluatie blijkt dat over de uitbreiding van het voetgangersgebied geen consensus bestaat.
Voorstanders voor uitbreiding van het voetgangersgebied noemen de overlast van bezorgfietsen en -scooters, verkeersveiligheid, ruimte voor winkelend publiek, voetgangers, wandelaars, duidelijk en overzichtelijk voorstel, de fietsenstallingen die bereikbaar blijven in hun toelichting.
De tegenstanders noemen als belangrijkste argument dat je niet altijd kunt fietsen. Genoemd worden onder meer: Utrecht is een fietsstad, fietsen staat hoog in het vaandel, het gemak van snel een boodschap doen, bereikbaarheid van het centrum. Mensen die dicht bij het voetgangersgebied wonen hebben daarnaast vaker het gevoel dat ze moeten omrijden. Ook worden zorgen geuit dat de binnenstad te aantrekkelijk zou worden voor toerisme en dagjesmensen (“*Ik ben tegen een Efteling Binnenstad*”).

Een aantal vaker genoemde opmerkingen in alle reacties komt hieronder aan bod. We gaan in op straten die vaker worden genoemd, op venstertijden, handhaving en een aantal overige opmerkingen.

De Teelingstraat en Slachtstraat en Minrebroederstraat

Reacties geven aan dat in de Teelingstraat en Slachtstraat nu al overlast wordt ervaren in deze straten als gevolg van het tijdelijk voetgangersgebied": *"de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied heeft geleid tot verkeerschaos, drukte, opstoppingen en gevaarlijke situaties"*. Aangegeven wordt dat deze straten te smal zijn voor het autoverkeer uit de Minrebroederstraat. Er staat bv: *"In de nieuwe situatie bevinden zich de Slachtstraat, Telingstraat en Kintgenshaven zich net naast het voetgangersgebied. U kunt nu makkelijk constateren dat hierdoor deze stoeploze kleine/intieme straatjes de autosluiproute gaan vormen voor het Stadhuisplein en de Ganzenmarkt e.d*".

Reactie:
Deze straten zouden gezien het karakter op termijn aan het autovrije gebied moeten worden toegevoegd. Daarmee ontstaat een logischer afgebakend gebied met logische grenzen en kan de kwaliteit van de straten worden vergroot. Hiertoe zullen eerst de parkeerplaatsen op de Minrebroederstraat moeten worden opgeheven. Wij studeren nog op een mogelijke overgangsfase waarbij de parkeerplaatsen worden toegekend aan belanghebbenden en het overige autoverkeer wordt geweerd in deze straten.

Oudegracht tussen Hamburgerbrug en de Potterstraat en Zadelstraat en Servetstraat
Een heel aantal opmerkingen betreffen de Oudegracht oostzijde tussen de Hamburgerbrug en de Potterstraat. In reactie staat de voorkeur om hier altijd te mogen fietsen: *"Ik wil kunnen fietsen over de hele Oudegracht, Vismarkt, Donkere en Lichte Gaard tot en met het Ledig Erf*" *en "Het voorstel vinden we te ver doorgevoerd. Vooral de route Oudegracht-Tolsteegzijde, Vismarkt naar Oudkerkhof zou voor fietsen bereikbaar moeten blijven zonder venstertijden"*. Het wordt ook een belangrijke Noord-Zuid verbinding genoemd: *"Vanuit het zuiden van de stad (Lunetten in mijn geval) was dit een belangrijke fietsroute naar zowel het centrum als bepaalde noordelijke delen van de stad. De alternatieve routes zijn ver omrijden als je bestemming de Neude is en ze zijn ook niet prettig voor fietsers, door scherpe bochten (Korte Nieuwstraat) en hobbelige bestrating (Nieuwegracht*)".

De Zadelstraat en Servetstraat worden als een belangrijke oost-west verbinding gezien waarvan men vindt dat hier fietsen altijd mogelijk zou moeten zijn: *"Ik vind dat de Servetstraat en Zadelstraat toegankelijk moeten blijven voor fietsers, dit om de doorgang van de oostkant van het centrum verbonden te houden met het station"*.

Reactie:
In het Mobiliteitsplan en de (concept) omgevingsvisie binnenstad zijn voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers in de binnenstad, waarbij het primaat ligt bij de voetgangers. De fiets is er dus te gast. De binnenstad ontwikkelt zich steeds meer richting een gebied met meerdere functies waar verblijven centraal staat. In de openbare ruimte is meer plek nodig voor ontmoeten, wandelen, verblijven en recreëren, naast winkelen; ruimte voor voetgangers om ontspannen te kunnen lopen en minder alert te hoeven zijn op verkeer. Het voorstel voor een permanent voetgangersgebied gaat uit van gecombineerd gebruik door voetgangers en fietsers. Fietsen is ook toegestaan voor een groot deel van de dag, waarbij we fietsers wel vragen om rekening te houden met de voetgangers. Alleen in de middagen moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, omdat het dan vaker druk is met voetgangers en fietsers het ontspannen verblijven kunnen verstoren. Na 18 uur is fietsen weer toegestaan in het hele voetgangersgebied.

Oudkerkhof
Het voorstel bevat een “geslotenverklaring” voor Oudkerkhof, nadat de parkeerplaatsen zijn opgeheven. Dat wil zeggen dat je daar niet meer met de auto kunt komen. Een aantal reacties is het daar niet mee eens: *“… dat het nuttig is dat hier ook overdag nog auto's kunnen komen als dat nodig is. Denk bijvoorbeeld aan de wijnwinkel daar, waar klanten vaak met dozen zullen moeten sjouwen, of de beddenwinkel. Dit zal sowieso erg weinig verkeer zijn”.* Sommige reacties ondersteunen een autovrij Oudkerkhof: *“Het autovrij maken van het Oudkerkhof zou ik toejuichen. Juist die auto's maken dat ik er niet graag kom”.*

Reactie:
In praktijk heeft het toelaten van de auto hier vooral nadelige effecten:

- Veel zoek/flaneerverkeer over route Minrebroedersstraat, Stadhuisplein, Oudkerkhof, met vermindering verblijfskwaliteit tot gevolg.
- De geparkeerde auto’s creëren qua handhaving een onduidelijke situatie: de parkeervakken zijn vaak bezet, en voor bezoekers is vaak niet duidelijk waar wel/ waar niet geparkeerd mag worden, met foutparkeren tot gevolg.
- Als de auto uit het straatbeeld verdwijnt ontstaat er op termijn voor een hoogwaardige klimaatadaptieve inrichting met meer bomen, en groenvakken op maaiveld.
- Daarnaast kan bij een volgende herinrichting de rijbaan voor de fietser worden versmald, en het profiel a-niveau worden gemaakt. Hierdoor ontstaat nog meer dan nu een verblijfsgebied.

Annastraat
Bewoners van de Annastraat wijzen op hun(soms inpandige) privé parkeerplaats die voor hun auto’s bereikbaar zouden moeten blijven.

Reactie
Aan het begin van de Annastraat ligt een aantal openbare parkeerplaatsen. Halverwege liggen een aantal particuliere parkeerplaatsen. En er is een enkeling met een privé garage.
De Annasraat maakt deel uit van het plan, om te voorkomen dat verkeer zich onbedoeld vastrijdt op het Stadhuisplein. Op het moment dat de enkele openbare parkeerplaatsen aan het begin worden opgeheven, kan de geslotenverklaring halverwege ingaan (met een goede vooraankondiging). Buiten de venstertijden is deze straat dan tot halverwege een doodlopende straat. Men kan via de Domstraat van en naar die particuliere parkeerplaatsen rijden.
Een enkeling met een privé garage kan middels een ontheffing gefaciliteerd worden. Aan ontheffingen kunnen gebruiksvoorwaarden verbonden worden.

Buurkerkhof (en Boterstraat, Donkerstraat)
In reacties wordt gepleit om hier fietsen 24/7 mogelijk te maken. Zo schrijft iemand: *“Mijn partner en ik zijn erop tegen dat de Buurkerkhof voetgangersgebied wordt om3 redenen. 1. Het voegt niks toe. Nu al rijden er nauwelijks fietsers over het plein, ongeacht het tijdstip of dag van de week. 2. Het is nu al heel erg moeilijk om als binnenstadbewoner ontheffing te krijgen om een aannemer voor je huis te laten parkeren, zelfs als dit volgens aannemer noodzakelijk is. Gelukkig is ons plein nu nog geen voetgangersgebied, wat het nog enigszins mogelijk maakt om ontheffing te krijgen. 3. We willen nog de stad uit kunnen fietsen*”.

Reactie
Het Buurkerkhof is reeds jaren een enclave binnen het voetgangersgebied. Je kunt er alleen komen via voetgangersgebied. Bewoners vragen al langere tijd om het verbeteren van deze onduidelijkheid. Met het toevoegen van het Buurkerkhof voorzien we hierin. Met betrekking tot een aantal huidige voorzieningen (laden en lossen, invalide parkeren, Museum Speelklok) zal er nog wel overleg moeten plaatsvinden.

Venstertijden
Mensen hebben ook gereageerd op venstertijden. Een aantal mensen kunnen zich prima vinden in de voorgestelde venstertijden: "*Fijn dat fietsers op die uren in ieder geval wel in de binnenstad kunnen komen. Vooral als je slecht ter been bent".* Een aantal reacties bevat het voorstel om venstertijden voor fietsers te houden op 10 en 18 uur*: "Van mij mag de venstertijd verder ingekort worden tot 10:00u 's ochtends"*. In andere reacties wordt voorgesteld om de venstertijden gelijk te trekken met de winkelopeningstijden*: "Tijden van 20.00 tot 10.00 lijkt me beter aangezien veel winkels ook deze openingstijden hebben"*.

Reactie:
Alleen waar dat nodig is vanuit het oogpunt van verblijfskwaliteit gelden er venstertijden voor de fiets. Ten opzichte van nu bevat het voorstel venstijden die gunstiger zijn voor de fietser. In plaats van 10 uur 's ochtends willen we de venstertijden in de ochtend gelijk laten zijn met de venstertijden voor bevoorrading door (schone) voertuigen. Momenteel is dat tot 12 uur. Vanaf 18 uur mag er dan weer gefietst worden. Het is niet zo dat het in alle straten altijd even druk is met voetgangers in het voetgangersgebied. Dat zou kunnen pleiten voor maatwerk in venstertijden. Echter, uit de evaluaties is gebleken is dat eenduidigheid van venstertijden belangrijk is.

Handhaving
Relatief veel reacties gaan ook in op de handhaving en geven aan dat deze onvoldoende is*: "Prima voorstel maar dit werkt alleen als er ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt/boetes worden uitgedeeld. Momenteel hebben fietsers en scooters namelijk maling aan jullie"*.

Reactie
Bij de dagelijkse inzet worden controles uitgevoerd, acties gehouden en overlastmeldingen van bewoners en ondernemers afgedaan. Met de huidige bezetting kan deze taak uitgevoerd worden. De gemeentelijke handhavers kunnen niet tegen alle overlast optreden, omdat zij daarvoor niet bevoegd zijn. Wanneer het nieuwe regime ingaat zullen we extra aandacht besteden aan bewustwording en eventueel handhaving tijdelijk intensiveren.

Wandelstraten en fietser te gast
Als alternatief voor venstertijden voor de fiets wordt in een sommige reacties verwezen naar het concept Wandelstraat waar de fiets te gast is: *"Zoals de fietsstraat waar auto's te gast zijn, zijn fietsers te gast is voetgangers straten"*.

Reactie
Fietsen is toegestaan voor een groot deel van de dag, waarbij we fietsers wel vragen om rekening te houden met de voetgangers. De fiets is dus te gast. Dat gaan we ook communieren. Alleen in de

middagen moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, omdat het dan vaker druk is met voetgangers en fietsers het ontspannen verblijven kunnen verstoren.

Mensen die slecht ter been zijn
Een heel aantal mensen is geen voorstander van de uitbreiding van het voetgangersgebied omdat, zoals ze aangeven, slecht ter been zijn en dus afhankelijk van de fiets: *“Ik ben slecht ter been. En zo zijn er velen met mij. Steeds meer plekken worden voor mensen als ik onbereikbaar. De afstanden zijn veel te groot”*.

Reactie:
Om de bereikbaarheid van winkels, woningen en andere voorzieningen in een voetgangersgebied voor mensen met een beperking mogelijk te maken, kan het college een ontheffing verlenen voor het rijden met en kortdurend stallen van een fiets in een voetgangersgebied. Bewoners die staan ingeschreven in de Basisregistratie Personen op een woonadres in de gemeente Utrecht en een aantoonbare beperking hebben, komen in aanmerking voor een ontheffing voor onbepaalde tijd. Die beperking is aangetoond wanneer iemand beschikt over een aangepaste fiets verstrekt op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning of over een gehandicaptenparkeerkaart op basis van de Regeling gehandicaptenparkeerkaart. De beperking kan ook worden aangetoond met een verklaring van de huisarts of behandelend specialist, waarbij de verklaring naast het loopvermogen van de aanvrager, ook het energiepeil, psychische condities en andere relevante omstandigheden kan betreffen. De beperking dient dan minstens zes maanden te duren. Er zijn inmiddels ca 55 ontheffingen verleend, waarvan 1 of 2 aan mensen die in Utrecht werken.

Aparte voetgangers- en fietserspaden
Een paar reacties bevatten de suggestie om fietsers en voetgangers fysiek te scheiden zodat venstertijden niet nodig zouden zijn*: “Maak gewoon een loopgedeelte en een fietsgedeelte dat duidelijk van elkaar gescheiden is”*.

Reactie
Op een aantal plekken in het beoogde voetgangersgebied komt bij het maken van aparte fiets- en voetgangerspaden de ruimte voor de voetganger in het geding. Dit was bijvoorbeeld de situatie in de Zadelstraat voordat deze werd heringericht: de voetgangersstromen werden te groot voor de smalle trottoirs. Om deze reden is gekozen voor een a-niveau inrichting waarbij op drukke momenten de voetganger de volledige breedte van de Zadelstraat kan gebruiken. Op rustige momenten is de fietser ook welkom. Waar de beschikbare ruimte dit wel toestaat, is de fietser permanent welkom (bv Oudkerkhof en Schoutenstraat)

Autobereikbaarheid
Een paar reacties gaat in op de autobereikbaarheid. Zo wordt aangegeven dat het moeilijk is om aannemers, loodgieters etc te laten komen voor een woning/winkel in het voetgangersgebied: *“Mijn huis is totaal onbereikbaar voor onderhoud en vaklui - zoals nu loodgieters, timmerlui en vooral schilders - komen gewoon niet (hooguit een keer om te kijken) wegens onbereikbaarheid, beperking door venstertijd, kosten van vergunningen voor steigers en parkeren (overal minimaal € 40 per dag) en de handhaving zonder pardon of enig begrip!”*

Reactie:
Voor verschillende incidentele activiteiten, waarbij het gebruik van een motorvoertuig noodzakelijk is, kunnen ondernemers een ontheffing aanvragen voor laden en lossen of in- en uitstappen in een gesloten gebied of voetgangersgebied. Het gaat om activiteiten als bouw-, installatie- onderhouds- en reparatiewerkzaamheden en verhuizingen. De ontheffing wordt per dag verleend voor maximaal vijf opeenvolgende dagen. Een ontheffing voor parkeren kan alleen worden verleend indien de nabijheid van het voertuig noodzakelijk is voor de uitvoering van de activiteiten. Van noodzaak is sprake wanneer bij de uitvoering van de werkzaamheden gebruik wordt gemaakt van apparatuur (bijvoorbeeld een zaaginstallatie, hogedrukspuit of aggregaat) die in het motorvoertuig wordt vervoerd en vanuit het motorvoertuig functioneert. Wanneer gereedschappen kunnen worden uit- en ingeladen wordt geen ontheffing voor het parkeren verleend.
Bedrijven en gemeentelijke organisatieonderdelen kunnen een ontheffing aanvragen wanneer zij terugkerende activiteiten uitvoeren in een gesloten gebied of voetgangersgebied, waarbij het gebruik van een motorvoertuig noodzakelijk is. Het gaat om bijvoorbeeld activiteiten voor de uitoefening van een gemeentelijke taak (zoals toezichthouden en handhaven, beheer en onderhoud van de openbare ruimte of de inzameling van afval), het oplossen van een calamiteit of storing (acute storingen aan tapinstallaties, koffie-installaties of aan het sanitair) of werkzaamheden inzake kabels en leidingen (door nutsbedrijven). De ontheffing wordt verleend voor een periode van twee jaar. Een ontheffing voor parkeren kan alleen worden verleend wanneer de nabijheid van het voertuig noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Corona
In een paar reacties staat dat een wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt voor de 1,5 meter afstand en/of dat de gemeente Corona heeft aangegrepen voor de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied "*Onder de noemer "Corona" werd ondanks tegenstand een niet functionele (want helpt niet tegen covid infectie) uitbreiding door de strot geduwd*" en *"Coronamaatregelen aangrijpen voor permanente wijzigingen is koren op de molen van complotdenkers. Als je wilt doe dit op de juiste manier".* In een paar reacties wordt de zorg geuit dat de terrassen die tijdens de Corona periode zijn bijgevoegd.

Reactie
De gemeenteraad heeft met motie 2020/86 "breid het voetgangersgebied tijdelijk uit" het college verzocht dit te doen met het oog op de 1,5 meter samenleving. 1,5 meter afstand houden is een van de basismaatregelen die door het RIVM worden geadviseerd en die de Rijksoverheid heeft overgenomen. Door het voetgangersgebied tijdelijk uit te breiden ontstond er ruimte om ook daadwerkelijk afstand van elkaar te houden.
In het voorstel voor een permanent regime voor het voetgangersgebied in de binnenstad worden lopen en fietsen gecombineerd, maar ligt het primaat bij de voetgangers. De fietsers zijn te gast. Op de drukke momenten (in de middagen) moeten fietsers voor een alternatieve route kiezen, zodat ontspannen verblijven mogelijk blijft. Voor een aantal straten die grenzen aan het voetgangersgebied is er genoeg fysieke ruimte om lopen en fietsen 24/7 te combineren. Voor deze gebieden willen wij een gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer instellen zodat ook hier sprake is van een prettig verblijfsklimaat.

Straten toevoegen

In een aantal reacties staan suggesties om straten toe te voegen. Genoemd worden:

- de Teelingstraat en Slachtstraat en Minrebroederstraat (zie hierboven),
- Oudegracht zuid aan beide kanten,
- Loeff Berchmakerstraat, Predikherenstraat en Kalverstraat,
- Twijnstraat,
- Domstraat
- Wijk C
- voor voetganger en fietsers: Moreelsepark en Mariaplaats, Breedstraat incl. zijstraatjes richting Voorstraat, Janskerkhof en de Drift, Jansdam, Achter st Pieter. Korte Nieuwstraat, de gehele Oude en Nieuwegracht en de Drakenburgstraat
- autovrijgebied verder uitbreiden naar hele Oudegracht (zuidkant), Mariaplaats, Springweg, Domplein (over een paar jaar)
- autovrijgebied uitbreiden tussen La Viebrug en de Jacobibrug.

3.3.2 De belangengroepen

Een aantal belangenorganisaties nam deel aan een rondetafeloverleg: CMU, Binnenstad 030, Twijnstraatbuurt, Fietsersbond en Solgu/Cosbo. Na een toelichting op het voorstel lichtten de vertegenwoordigers van de belangengroepen hun standpunt toe. Deze zijn vastgelegd in het verslag. De deelnemers hadden de mogelijkheid om het verslag te toetsen en aan te vullen. In bijlage C staat het verslag van de rondetafel waarin de opmerkingen en aanvullingen van de deelnemers zijn toegevoegd. De Fietsersbond en CMU hebben daarnaast hun standpunten toegelicht in een brief. Deze staan ook in bijlage C.

Er is apart gesproken met de vertegenwoordiger van Koninklijke Horeca Nederland in een teams overleg. Hij gaf aan dat de belangen van de horeca nagenoeg gelijk zijn als die van andere ondernemers in de binnenstad. Het standpunt in de brief van CMU wordt door KHN ondersteund.

Tijdens een CABU overleg is het voorstel voor de uitbreiding van het voetgangersgebied gepresenteerd. Afgesproken is dat vervoerders en gemeente begin 2022 verder praten over het voetgangersgebied in relatie tot thema’s als bevoorrading.

VOETGANGER

Reactieformulier voetgangersgebied

Vragen met een * zijn verplicht.

UW REACTIE OP HET VOETGANGERSGEBIED

Bedankt dat u uw mening over het voetgangersgebied wilt delen. Hierna volgt het reactieformulier. Wij verzamelen alle reacties en sturen deze mee met het voorstel over het voetgangersgebied. Eind 2021 sturen we dit naar de gemeenteraad. Wilt u hiervan op de hoogte blijven? Dan kunt u aan het eind van het formulier uw e-mailadres achterlaten.

Hoe bent u betrokken bij het voetgangersgebied?*

- ○ Ik ben bewoner
- ○ Ik ben ondernemer
- ○ Ik ben bewoner en ondernemer
- ○ Ik ben bezoeker
- ○ Anders, namelijk

Wanneer u op de vorige vraag hebt gekozen voor 'anders', geef hieronder aan op welke manier u betrokken bent*

Wanneer u op de vorige vraag hebt gekozen voor bewoner en/of ondernemer, geef hieronder aan in welke straat u bewoner en/of ondernemer bent

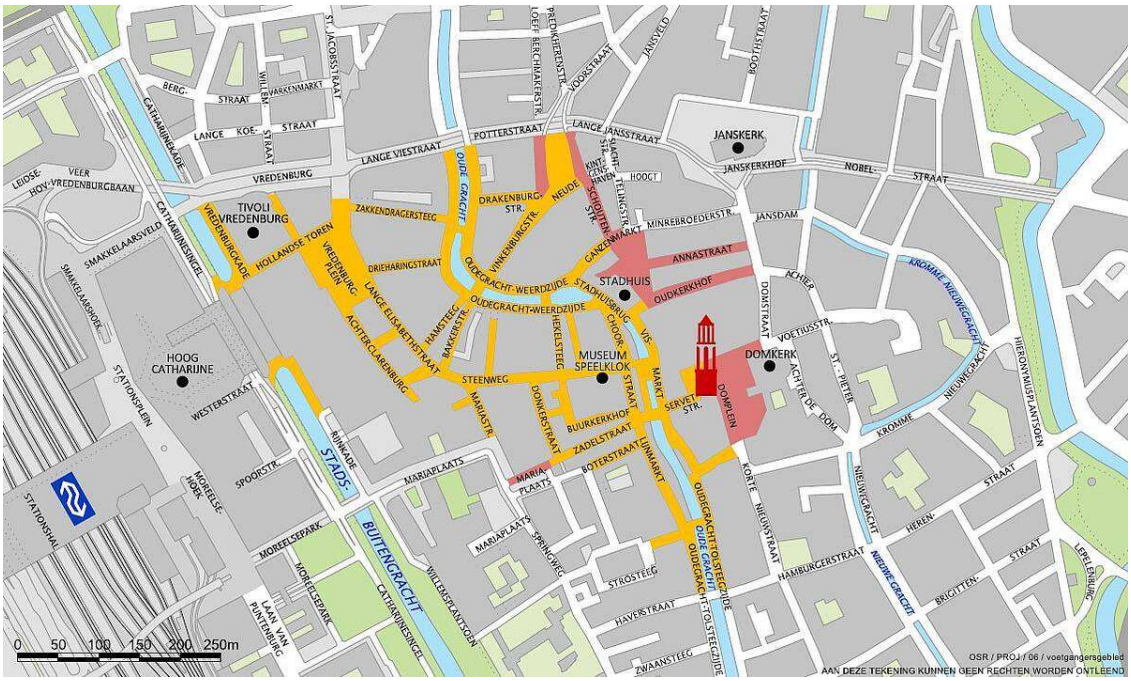
Voorstel voetgangersgebied

In de afgelopen jaren is het voetgangersgebied verschillende keren uitgebreid:

In 2018 met Oudegracht oostzijde, Wed, Vismarkt, Ganzenmarkt, Drakenburgstraat, deel van de Neude.

In 2020 zijn door de coronapandemie Oudkerkhof, deel Annastraat, Schoutenstraat, deel Neude, Korte Minrebroederstraat, Ganzenmarkt, Zadelstraat en Servetstraat tijdelijk aan het voetgangersgebied toegevoegd. Dit is zo tot halverwege 2022.

In ons voorstel voor het voetgangersgebied 2022 stellen wij een voetgangersgebied voor zoals op het kaartje. Hierop staat een kerngebied waarbij u alleen tussen 18:00 en 12:00 uur mag fietsen (geel), aangevuld met een aantal autovrije straten waarbij u altijd mag fietsen (rood).



Straatnamen binnen de gele zone

Lijnmarkt, Choorstraat, Oudegracht Westzijde tot aan Lange Viestraat, Boterstraat, Steenweg, Lange Elisabethstraat, Vredenburg, Donkerstraat, Mariastraat, Achter Clarenburg, Voor Clarenburg, Korte Elisabethstraat, Zakkendragerssteeg, Drieharingenstraat, Hamsteeg, Bakkerstraat, Lauwersteeg, Hekelsteeg, Massegast, Vinkenburgstraat, Oudegracht Oostzijde van Hamburgerbrug, Donkeregaard, Lichtegaard, Vismarkt, Stadhuisbrug, Oudegracht Oostzijde tot aan de Potterstraat, Drakenburgstraat, Servetstraat, Zadelstraat, Buurkerkhof, Hollandse Toren, Vlaamse Toren, Vredenburgkade, Rijnkade.

Straatnamen binnen de rode zone

Deel Mariaplaats dat aansluit op Zadelstraat, Oudkerkhof*, Annastraat/deel Annastraat*, Korte Minrebroederstraat, Ganzenmarkt, Schoutenstraat, Domplein, deel Neude westzijde, deel Neude oostzijde.

* Onder voorbehoud van opheffen parkeerplaatsen.

Wat vindt u van dit voorstel? Zijn er straten waarvan u vindt dat we deze ook nog aan het voetgangersgebied moeten toevoegen of juist niet? Kunt u vertellen waarom u dat vindt?*

Venstertijden voor fietsers

Wij zijn ook benieuwd naar uw mening over de venstertijden voor fietsers. Met venstertijden bedoelen we tijden waarop u mag fietsen in het voetgangersgebied. In het gele gebied op het kaartje mag u alleen van 18.00 uur tot de volgende dag 12.00 uur fietsen. Dit zijn dezelfde venstertijden als voor bevoorrading van winkels en bedrijven in het gebied.

Aan de randen van dit voetgangersgebied hebben wij een aantal straten rood gemaakt. Dit worden autovrije straten waar u altijd mag fietsen. De gele en de rode straten op het kaartje zijn allebei bereikbaar voor laden en lossen binnen bepaalde venstertijden.

Wat vindt u van deze regeling voor de fietser? Als u dit anders zou willen doen, welke straten zijn dat dan en waarom?*

Wat is uw e-mailadres? We gebruiken dit alleen om u op de hoogte te houden van ontwikkelingen in het voetgangersgebied. Het is niet verplicht om uw e-mailadres te geven.

VERZENDEN

Bijlage C Overzicht met alle reacties

bewoner en/of ondernemer bezoeker	Wat vindt u van dit voorstel? Zijn er straten waarvan u vindt dat we deze ook nog aan het voetgangersgebied moeten toevoegen of juist niet? Kunt u vertellen waarom u dat vindt?	Wat vindt u van deze regeling (venstijden voor fietsen in voetgangersgebied en “geslotenverklaring” voor een aantal andere straten). Als u dit anders zou willen doen, welke straten zijn dat dan en waarom.
	Ik ben slecht ter been. En zo zijn er velen met mij. Steeds meer plekken worden voor mensen als ik onbereikbaar. De afstanden zijn veel te groot	
bewoner	Heel goed. Onze kwetsbare historische binnenstad verdient beschermd te worden, het liefst door alles binnen de singel autovrij te maken. Dit is een mooie stap, wat mij betreft kan het uitgebreid worden met in ieder geval de Minrebroederstraat/Telingstraat/Slachtstraat, omdat veel automobilisten doelloos door dit stuk rijden (op zoek naar een parkeerplaats of om indruk te maken bij de terrassen).	Prima. Handhaving op de gracht kan beter, maar ik snap dat dit geen topprioriteit heeft.
bezoeker	Precies waar ik bang voor was, toen ze dit voetgangers gebied invoerde vanwegen covid. Het is absurd dat we niet meer op een kant vd gracht mogen fietsen. Door de week loopt er niemand. Voer voetgangers gebied alleen in op donderdagavond, zaterdag en zondag. En dat alle stoepen weggehaald worden, ledig erf, domplein geeft een heel onveilig gevoel. Hopelijk wordt dit niet verder doorgezet. Ik ben tegen een Efteling Binnenstad	
bewoner	Ik ben in het centrum in een klein huis komen wonen omdat ik niet in mijn eentje een sociale eengezinshuis wilde bezetten nadat mijn kinderen het huis uit waren. Vervolgens is dat huis waar ik uit kwam door de corporatie verkocht aan een alleenstaande man die ook nog eens een boom omhakte in de tuin die ik jarenlang verzorgd had!!!! Dat was voordat het Neude ook winkelgebied werd en er waren toen nog parkeerplaatsen in de Drakenburgstraat. Ik vind het nu al heel erg dat ik bij mij thuis geen mantelzorg meer kan verlenen in de weekenden aan mijn moeder omdat ik haar niet met mijn eigen auto tot mijn voordeur kan rijden (haar verzorging kan geen rekening houden met jullie venstertijden!!!!) en er dan ook geen parkeerplaats is, ik kan haar niet alleen laten met haar Alzheimer, en ik woon alleen, en mijn kinderen ver weg. Daarnaast heb ik groot bezwaar tegen het feit dat de bewonerskorting voor parkeren niet geldt voor de parkeergarages, terwijl er parkeergarages totaal leeg staan!!! Sinds de Neude en de Drakenburgstraat bij het winkelgebied zijn betrokken zijn parkeerplaatsen weggesaneerd, en staan elke ochtend talloze vrachtwagens hun waar te lossen op hoek Neude Vinkenburgstraat, voor de ingang van de Neudeflat, met alle geluidsoverlast die daarbij hoort, en dat is nog erger geworden sinds grotere vrachtauto's niet meer op de oude gracht mogen komen. Wonen in de binnenstad is al schreeuwend duur, en je betaald je ook nog eens blauw aan parkeerkosten, terwijl winkeliers van Hoog Catharijne met regelmaat reclame maken om te komen winkelen met 2 uur gratis parkeren!!! Ik mag mijn auto parkeren bij de Uithof voor een tientje, maar hoe kom ik dan in de binnenstad gedurende de weekenden als de tram/bus niet rijdt? Laat al dat winkelend publiek in de Uithof parkeren en gratis met de tram de binnenstad in gaan! En geef bewoners de parkeergarages in de binnenstad! Het komt nu regelmatig voor dat ik drie keer rondjes moet rijden voordat ik een parkeerplaats kan vinden waar mijn vergunning geldig is! Jullie jagen bewoners zoals mij het centrum uit: straks is het centrum alleen nog maar bewoond door studenten of expats, die allemaal na een paar jaar weer weg zijn en het een zorg zal zijn wat er met hun omgeving gebeurd! De leefbaarheid van de binnenstad wordt bepaald door mensen die er zelf niet wonen.	Ik vind het een goed idee om de fietstijden te verruimen, maar verruim dan ook de autovergunning voor de bewoners tot 12.00 uur.

bewoner	Ik vind het gebied veel te groot, en ben voor de situatie van 2018. Wat doet u met bewoners die slecht ter been zijn, en nog niet aan de scootmobiel toe zijn, en wel kunnen fietsen? Wat doet u met Taxi's, kunnen die de slecht ter been zijnde, bereiken? In de venstertijden? Wat doet u met de elektrische steppen in het voetgangers gebied straks? De thuisbezorgers op de fietsen worden ook verboden? Waarom worden de reclameborden op straat nog steeds getolereerd, terwijl ze zoveel plaats innemen! Lekker inconsequent! Ik ben het eens, dat het meer om winkelgebied gaat, dan om voetgangers gebied. Ik verwacht dat de terrasuitbreidingen voor corona, ook terug gedraaid gaat worden. En dat dit niet een verkapte uitbreiding blijft! Als bewoner van de binnenstad voel ik mij steeds minder gezien, en in een afvoerputje terecht komen. Ik wil dat de regels voor werklui aan de woonhuizen zeer versimpeld worden. De leges en parkeergelden zijn onbetaalbaar en tijdrovend. Mijn huis kan niet onderhouden worden! De kosten worden voor mij onbetaalbaar en het huis zal tzt verkrotten. Ik hoop dat de stad dit ook niet wil!	Zie boven
anders	het Utrechts Monumentenfonds is eigenaar van 80 panden in de binnenstad, waarvan diverse panden gelegen in het voetgangersgebied. De afgelopen periode hebben wij als eigenaar ervaren dat de instelling van de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied heeft geleid tot verkeerschaos, drukte, opstoppingen en gevaarlijke situaties voor de deur van onze panden aan het Hoogt 2 t/m 10 en Slachtstraat 5. Dit komt omdat in de praktijk bedrijven de Slachtstraat, Telingstraat en Kintgenshaven zijn gaan gebruiken als tijdelijke laad-los-plaats voor de bevoorrading van het voetgangersgebied. Via de Kintgenshaven is men namelijk zo op de Neude. Kortom: deze uitbreiding zorgt voor negatieve externe effecten en daar moet iets mee gedaan worden. Praktisch worden zo de venstertijden in het verderop gelegen voetgangersgebied vermeden. Het zijn smalle straatjes, er zijn geen fatsoenlijke stoepen aanwezig in de straat. Er zijn hierdoor her en der gevaarlijke situaties ontstaan, waarbij gelukkig tot zover bekend nog geen slachtoffers zijn gevallen.Voor ons als eigenaar is het van essentieel belang dat het filmtheater aan de Slachtstraat 5/Hoogt 4 t/m 6 en de bedrijfsruimten aan Hoogt 8-10 goed bereikbaar zijn en blijven voor publiek en leveranciers. Dat betekent dat het niet wenselijk is dat er verkeerschaos, opstoppingen of gevaarlijke situaties ontstaan voor de deur van onze panden. De toegang voor leveranciers voor de bedrijfspanden aan Hoogt 4 t/m 10 moet in alle gevallen gewaarborgd zijn. Daarom willen wij de gemeente verzoeken om haar voorstel in heroverweging te nemen en het voetgangersgebied door ook de Telingstraat en de Slachtstraat toe te voegen aan het voetgangersgebied, mits bevoorrading en dergelijke mogelijk blijft	Tijdens de bewonersbijeenkomst van vanavond zijn diverse zorgen ge-uit over de venstertijden, waar ik hier dan praktischerwijs even op inga. Mijn reactie gaat dus niet over de fietsers. Van belang is dat het voor eigenaren mogelijk blijft om goed voor de binnenstad te kunnen zorgen. Diverse eigenaar-bewoners hebben hun zorgen ge-uit over werklieden die niet meer komen omdat het té ingewikkeld is. Dat is een zorgelijke ontwikkeling. Houd rekening met onze monumentale binnenstad, waar we trots op zijn, door extra aandacht te geven aan de mogelijkheid voor werklieden om onderhoud uit te voeren aan het erfgoed in de stad. Venstertijden zijn voor hun niet werkbaar. Zij hebben hun materiaal (in de bus) ter plaatse nodig. Soms hebben ze ook meerdere klussen op één dag. Het is essentieel om hier rekening mee te houden.
bewoner	Geen uitbreiding en terug naar 2018. Indien toch voortzetting dan venstertijd fiets van 18.00 tot 10.00 uur volgende dag en NIET tot 06.00 uur, immers amper voetgangers tussen 6 en 10 uur. Mijn huis is totaal onbereikbaar voor onderhoud en vaklui - zoals nu loodgieters, timmerlui en vooral schilders - komen gewoon niet (hooguit een keer om te kijken) wegens onbereikbaarheid, beperking door venstertijd, kosten van vergunningen voor steigers en parkeren (overal minimaal € 40 per dag) en de handhaving zonder pardon of enig begrip! Ik wil normaal bij mijn huis kunnen komen, zeker op de fiets en incidenteel per auto om zware zaken te halen en brengen en om ook incidenteel op een normale manier onderhoud te kunnen laten plegen. Waarom faciliteert de gemeente dat niet? Het is toch in het belang van de stad of niet soms?	Ik wil kunnen fietsen over de hele Oudegracht, Vismarkt, Donkere en Lichte Gaard tot en met het Ledig Erf. De info avond vandaag was verwarrend wat venstertijden betreft: ik begrijp van 24 tot 06.00 uur en dat wil ik niet, zoals ik hierboven aangeef. Gewoon oude toestand herstellen en niks uitbreiding voetgangersgebied. Ik ben daar faliekant tegen.
bezoeker	NIET toevoegen aan voetgangersgebied/ uit de Gele zone naar Rode zone: Lijnmarkt, Oudegracht Oostzijde tot Hamburgerbrug, Oudegracht Weerdzijde tot Potterstraat, Boterstraat, Zadelstraat, Servetstraat, Vismarkt, Donkere Gaard, Lichte Gaard, Vinkenburgstraat, Drakenburgstraat, Stadhuisbrug, Ganzenmarkt, Vredenburgkade, Rijnkade Omdat het anders voor de fietser het centrum en het station veel te slecht bereikbaar wordt. Met name als je van de ene kant van het centrum naar de andere kant wil. Voor Corona was het mijn inziens prima geregeld tussen fietser en voetganger en ging het goed met wederzijds rekening houden met elkaar in deze straten. In Utrecht wilt u toch ook het fietsverkeer goed ondersteunen?	Toevoegen aan Rode straten (verwijderen uit Gele zone): Lijnmarkt, Oudegracht Oostzijde tot Hamburgerbrug, Oudegracht Weerdzijde tot Potterstraat, Boterstraat, Zadelstraat, Servetstraat, Vismarkt, Donkere Gaard, Lichte Gaard, Vinkenburgstraat, Drakenburgstraat, Stadhuisbrug, Ganzenmarkt, Rijnkade, Vredenburgkade.
bewoner	heel goed.	Ik vind eigenlijk dat je overal en altijd zou moeten mogen fietsen. Op sommige momenten voelt het alsof de binnenstad er alleen is voor de rendementen van winkelketens. En dat slenterend winkelpubliek op alles voorrang moet krijgen

bezoeker	Ik denk dat de twee straten aan de oudegracht (beide kanten) moeten worden toegevoegt aan de rode zone. Het gaat heirbij om beide zijden van de Oudegracht tussen Viebrug en de Jacobibrug. Deze straten zijn belangrijk om te kunnen gebruiken om bij fietsenstallingen en parkeerplaatsen te komen. Maar tegelijkertijd zitten er nog veel horeca, cultuurgelegenheden, en dienstverlenende bedrijven aan beide zijden aan de Oudegracht tussen deze 2 bruggen. Beide straten zijn vrij smal en door de hoeveelheid autoparkeerplaatsen en auto bewegingen is er bijna geen ruimte om je veilig te verplaatsen over deze straten te voet en per fiets. Daarbij word je regelmatig bijna aangereden op een van deze straten wanneer je hier wandelt. Ook is er vaak een grote bezoekerstroom naar de horeca gelegenheden in deze straat wat de ruimte nog beperkter maakt. Het dus toevoegen van deze straten aan het rode gebied zorgt dat er meer ruimte komt op deze straten omdat de parkeerplaatsen verwijderd worden en gebruikt kunnen worden voor fietsparkeren (die hier ook hard nodig zijn, voor de aanwezige bedrijven). En zorgt dat er bijna geen verkeer meer over de straat gat behalve bevoorrading tijdens de venster tijden.	Ik ben van mening dat fiets tijden tussen 18:00 en 12:00 te krap zijn genomen. Vaak is het namelijk voor 12:00 al druk in de weekenden. Dit levert vaak gevaarlijke situaties op tuseen voetgangers en fietsers die beide denken rechten te hebben in het gebied. Fietsers rijden namelijk wanneer het druk is of niet in het gebied met een flinke vaart en snelheidsverschil dus met de voetgangers door het gebied heen. Daarbij hebben winkels de laatste jaren de mogelijkheid gekregen langer open te blijven in de binnenstad. Waardoor veel winkels pas tussen 18:00 en 19:00 dicht gaan. Hierdoor is het vaak na werktijd ook druk in de binnenstad met mensen die na 18:00 not snel iets halen of boodschappen doen. Ondanks dat veel winkels toch rond 18:00 gaan lijkt het mij juist goed bezoekers de mogelijkheid te geven het gebied te verlaten. En dus het gebied te laten kalmeren. Om dus problemen te voorkomen en het gebied veiliger te maken zal de tijden aanpassen naar de openingstijden van de winkels. Op deze manier is het gebied vrij voor de opening van de winkels en leeg voor snel vervoer voor fietsers door de stad. Ik denk dus dat tussen 19:00 en 10:00 veel betere en werkbare tijden zijn om fietsers toe te staan in het gebied. Verder vind ik dat de rode straten top gekozen zijn. op deze manier zijn de fietsparkeerplaatsen altijd beschikbaar.
bewoner	Ik woon aan de Annastraat en heb daar ook een parkeerplaats (garage, dus de auto staat binnen). Ik kan prima leven dat de Annastraat voetgangersgebied gaat worden. Mits ik wel mijn parkeerplaats kan blijven gebruiken voor mijn auto. Overigens acht ik het dan wel van belang dat bewoners een GRATIS ontheffing ontvangen. Jaarlijks hiervoor betalen voelt als een verkapte belastingregel.	
bewoner en ondernemer	Goed Voorstel	- Betekent dit voorstel dat het onderscheid tussen normale auto's en schone auto's gaat vervallen en dat voor alle auto's 12.00 uur gaat gelden als einde venstertijd? - Zoniet, waarom is de venstertijd voor fietsers niet gelijk getrokken met de normale auto's (11.30 uur) - Er zijn nogal wat terrassen die aan de overkant van de straat gelegen zijn bijvoorbeeld Neude bij en naast de Beurs en Oude Gracht bij en naast Oudaen. Heeft de wijziging van de fiets-venstertijd van 10.00 naar 12.00 uur consequenties voor horecabedrijven met terrassen aan de overkant?
Ondernemer	Wanneer de Zadelstraat en het Buurkerkhof permanent tot voetgangersgebied worden verklaard heeft dit voor de toekomst gevolgen voor leveranciers van het museum. De venstertijden zijn hierin een zeer gecompliceerde factor. Een belangrijke inkomstenbron voor onze exploitatie zijn de verhuringen aan externe partijen. Leveranciers(horeca, techniek, artiesten etc.) kunnen zich meestal niet aan de venstertijden houden. Zij leveren bijvoorbeeld niet voor 11.30 uur wanneer het evenement pas om 17.00 uur start. Zij maken gebruik van de enig mogelijke route via de Mariaplaats en Zadelstraat naar het Buurkerkhof. Hiervoor beschikken wij nu over een verkeersontheffing met wisselend kenteken. Deze is broodnodig, anders komt de bedrijfsvoering in gevaar! Daarnaast maak ik mij zorgen over de parkeerplaats op het Buurkerkhof aan de achterzijde van het museum. Blijft deze gehandhaafd wanneer het Buurkerkhof officieel voetgangersgebied wordt?	Lijkt mij goed om de venstertijden voor fietsers en auto's gelijk te laten lopen.

Bewoner	In het algemeen wordt er, zoals wel vaker bij de inrichting van het stadscentrum, te weinig rekening gehouden met de bewoners. Het is onzin om het voetgangersgebied uit te breiden naar stukken waar geen winkels zitten maar waar primair gewoond wordt. Het moet mijns inziens alleen verboden zijn om te fietsen waar het druk is met winkelend publiek. Dan is het veel beter te verdedigen waarom er niet gefietst mag worden. Het stukje Boterstraat dat nu bij het voetgangersgebied hoort, zou daar uit moeten worden gehaald. Hier lopen nauwelijks voetgangers, want er is eigenlijk niks. Pas bij de kruising met de Lijnmarkt, bij bakkerij Bond & Smolders moet het voetgangersgebied in gaan. Dat voelt veel logischer, want daar begint het winkelgebied. Om deze reden vind ik het ook onzin dat de Donkerstraat en het Buurkerkhof in het voetgangersgebied (gaan) vallen. Deze plekken hebben een woonfunctie en geen winkelfunctie, en hier heeft NIEMAND er last van als er wordt gefietst. Als de Zadelstraat pas voetgangersgebied wordt ná de kruising met de Donkerstraat, een verschil van slechts een paar meter(!), kunnen bewoners van de Donkerstraat en het Buurkerkhof hun huis tenminste nog legaal per fiets bereiken. Het is absurd dat dit nu niet mag, terwijl dit niemand zou hinderen. Kortom, als de Boterstraat, Donkerstraat en Buurkerkhof vanaf de Mariaplaats bereikbaar blijven per fiets, maakt dit een wereld van verschil voor de bewoners, terwijl het winkelend publiek hier geen enkele hinder van ondervindt. Het wordt dan immers nog steeds geen doorgaande fietsroute voor niet-bewoners. Tenslotte valt mij iets anders op: De Steenweg kampt met veel leegstand, en de Bakkerstraat is ook één van de onaantrekkelijkste winkelstraten van het centrum. Zou het kunnen dat dit ligt aan de bereikbaarheid? Deze straten liggen het diepst in het voetgangersgebied, dus voor burgers van Utrecht die op de fiets willen winkelen, zijn dit de onaantrekkelijkste plekken om iets te gaan kopen. Als winkelier wil je juist aan de rand van het voetgangersgebied zitten voor de beste bereikbaarheid. Het uitbreiden van het voetgangersgebied kan dus een negatief effect hebben op de aantrekkelijkheid van de winkellocaties in het midden hiervan. Iets om rekening mee te houden, lijkt mij.	Ik vind het goed dat de venstertijden tot 12u00 zijn en niet al om 10u00 in gaan, want in de ochtend is het toch altijd erg rustig. Daarnaast zorgen langere venstertijden voor een betere spreiding van de busjes in het centrum. In Amsterdam heb ik gezien wat kortere venstertijden opleveren: een totale chaos van busjes in de ochtend. Mijns inziens is het onzin dat de lus van de Annastraat en het Oudkerkhof overdag autovrij moeten worden, want hier is genoeg ruimte voor de voetganger en fietser. Voor bv bruiloften bij het Stadhuis en laden en lossen bij de winkels aan het Oudkerkhof, denk ik dat het nuttig is dat hier ook overdag nog auto's kunnen komen als dat nodig is. Denk bijvoorbeeld aan de wijnwinkel daar, waar klanten vaak met dozen zullen moeten sjouwen, of de beddenwinkel. Dit zal sowieso erg weinig verkeer zijn. Daarnaast is er in de Annastraat nauwelijks winkelend publiek. De uitbreiding levert hier veel hinder op, en nauwelijks verkeerswinst. Voor het stukje Mariastraat dat rood wordt, is denk ik ook geen rekening gehouden met de PostNL-busjes die bij het pakketpunt moeten kunnen komen dat in de fietsenstalling daar zit. Als we van de Mariaplaats niet één groot terras maken (wat mij betreft een slechts tijdelijke compensatiemaatregel wegens corona), is daarvoor ruimte genoeg. Wat meer ruimte voor de busjes leidt tot minder opstoppingen aan de Mariaplaats, die er met name vaak zijn rond en tegenover het conservatorium.
bezoeker		Utrecht is een stad waar bereikbaarheid en groen hoog in het vaandel staat, het achterhaalde concept van winkelen in een binnenstad wordt door doorgaande fietsroutes af te sluiten niet gesteund, bovendien worden schone fietsers gestraft met omrijden Heel vreemd is in een stad waar groen en fietsen altijd worden geprezen nu worden weggestuurd door een handjevol middenstanders en shoppers die vanzelf in de toekomst zullen verdwijnen. Ik vind dit dus een slecht plan, doorgaande fietsroute via de Zadelstraat, Domplein moeten openblijven ook overdag!
bezoeker	Ik woon in Utrecht oost en ben slecht ter been , maar kan nog heel goed fietsen. Het wordt fietsers nu onmogelijk gemaakt om de stad door te komen. Utrecht is een fietsstad en moet dat blijven. Nu worden fietsers bijna geweerd alsof het automobilisten zijn. Willen jullie dat iedereen met het ov komt ipv de fiets?! Wat is dit voor een raar beleid?! Fietsen moet overal kunnen. De zadelstraat en de servetstraat en oudkerkhof en minrebroederstraat en mariastraat moeten sowieso open blijven voor fietser, anders moet de fietser een heel eind om fietsen op gevaarlijke delen.	Fietsers worden door jullie beschouwd als automobilist. Een fietser is onschuldig en goed voor t milieu. Laat de fietser op zoveel mogelijk plekken kunnen fietsen. In deze plannen kom je als fietser niet meer in de stad. Je moet een ontzettend eind om. Ook is de mogelijkheid om van oost maar west en van zuid naar noord te komen heel beperkt. De fietser heeft recht op de stad. Laat de fietser fietsen
Bezoeker	Zadelstraat servetstraat zou een doorgaande fietsstraat moeten zijn. Drakenburgstraat ook openstellen voor fietsers. Ipv de hele stad afsluiten voor fietser, zorgen dat je met de fiets ook nog op sommige plekken kan komen. Ik ben gebruiker van de stad, dus wil even snel wat boodschapjes doen hier en daar. En dan wil ik mijn fiets neer zetten en snel een boodschapje doen, even verder fietsen en dan een ander boodschapje doen. Als ik helemaal nergens meer met de fiets mag komen en hem ergens in een garage moet parkeren dan wordt het wel erg aantrekkelijk gemaakt om online boodschappen te doen. Als Utrecht alleen voor de bezoekers een pretpark wil zijn en de bewoners en gebruikers geacht worden online te winkelen, dan is dit een goed plan.	Zoals het eerst was, was het goed. Ene kant van de Oude Gracht uitsluitend voor de wandelaars, andere kant ook voor de fietsers. Kwestie van goed aangeven zodat het voor iedereen duidelijk is. Langs de vismarkt, precies hetzelfde, door naar de zadelstraat, dan kan elke gebruiker van de stad op korte afstand van welke winkel ook even snel z'n fiets neerzetten en een boodschapje doen. Domplein is nu een drama, alles fiets rijdt, toetert en belt door elkaar heen. Laat gewoon zien waar je mag fietsen en waar je mag lopen. Voor iedereen duidelijk, niets aan de hand.
bewoner	De binnenstad moet ten allen tijde bereikbaar zijn met alle vervoermiddelen voor de BEWONERS die daar wonen. Parkeren/stallen is iets anders dan bereikbaar zijn. Maar je moet dus met fiets of auto bij je huis kunnen komen voor laden en lossen. Dus NIET UITBREIDEN.	Graag handhaven, want fietsers denken dat ze boven de wet staan. Fijn dat fietsers hier wel kunnen komen, maar stallen graag in een stalling want ik kan heel vaak nauwelijks over straat lopen wegens fietsen, terrassen, reclameborden, afvalcontainers enz. die de stoep in beslag nemen. Dus "meer ruimte voor de voetganger" daar heb ik een heel hard hoofd in!

bezoeker	Er vallen steeds meer gaten in het winkelgebied, het wordt gatenkaas. Mensen kopen steeds meer online. Het voetgangersgebied moet daarom weer ingekrompen. De fietsroute langs de gracht via de vismarkt moet een "wandelstraat" worden. Het Domplein moet een goede fietsroute krijgen.	Ik vind het idioot dat fietsen verboden is op tijden dat (elektrische) auto's er wél mogen komen. Neem de wens van de fietsersbond over en maak wandelstraten.
bewoner	Ik wil niet dat de binnenstad een groot voetgangers en pretparkhorecagebied wordt om te winkelen en voor toeristen. Ook bewoners van Utrecht moeten normaal uit de voeten kunnen. We moeten af van het idee dat de Utrechtse binnenstad er voor de toeristen en bezoekers is. De tijdelijke uitbreiding was tijdelijk in de coronatijd, niet om permanent te worden. De stad is niet meet doorkruisbaar op de fiets, hele stukken moet je lopen. Hou op met beoners pesten met volplempen van de binnenstad met horeca en terrassen!	Ik ga ervan uit dat de ontheffing voor fietsers met een beperking die slecht kunnen lopen, gewoon overal geldig is en dat zij wel overal kunnen blijven fietsen. Natuurlijk ga ik niet in het weekend door een voetgangersgebied zoals bv steenweg/choorstraat/vismarkt/lijnmarkt etc fietsen, dat snap ik ook wel.
bezoeker	In dit voorstel mist een oost-west verbinding voor de fiets, welke binnenstads-as ontziet maar wel een beetje logisch ligt. De zadelstraat is geen winkelstraat gelijk aan steenweg. Dus ik zou zeggen dat de zadelstraat ook rood moet zijn. Daarnaast zou de vismarkt en verlengde langs oudegracht in zuidelijke richting rood moeten worden, zodat je met de fiets nog redelijk alles kunt bereiken.	Voor de weekenden kan dit, voor doordeweekse dagen zou je eigenlijk overal moeten kunnen fietsen.
bewoner	De voetgangerszones die in 2018 waren ingevoerd waren al een ramp voor de bereikbaarheid. Er was geen draagvlak voor het voetgangersgebied bij bewoners en bezoekers. Onder de noemer “Corona” werd ondanks tegenstand een niet functionele (want helpt niet tegen covid infectie) uitbreiding door de strot geduwd. Nog verdere uitbreiding is dus doorgaan op het pad waar geen draagvlak voor is. Mijn bezoek dat slecht ter been is kan niet komen. Ik kan niet op de fiets even een boodschapje doen. Ik moet lopend naar huis?! Het is te zot voor woorden dat je zelfs op de fiets je eigen huis niet kan bereiken.	Ik kan dus niet op de fiets naar mijn werk als ik avonddienst heb. Bizarre constructie dat je je niet met de fiets bij je eigen huis kan komen. (Om over met de auto nog niet eens te spreken.) sommig bezoek kan niet komen met dank aan de gemeente Utrecht…. Echt schandalig!
Bewoner	De binnenstad zou altijd op de fiets bereikbaar moeten zijn. Het wordt voor slecht lopende die wel per fiets zich kunnen verplaatsen steeds moeilijker om de binnenstad in te komen. In jullie systeem kan dat alleen van de openingstijden tot 12.00 uur. Dat komt vaak neer op 2 uurtjes.	fietser moet ten alle tijden de binnenstad in kunnen. De stad is van de bewoners niet van de toeristen.
bewoner	Prima voorstel. Juist nu horeca steeds meer samen gaat met bezorgfietsen en scooters die altijd haast hebben. Het gaat allang niet meer over de gemiddelde fietser.	Prima! Wel veel duidelijk aangeven bij ingang van het gebied. Borden zijn veel te klein. Daarnaast bewoording op de borden aanpassen naar “verboden te fietsen met uitzondering van”
Bewoner	Niet nog meer straten. Het maakt de stad onbereikbaar voor inwoners. Ze gaan het centrum mijden. Dan wordt het centrum een toeristische attractie. En dat willen we toch niet. Voor wie doen we dit?	Zeer onduidelijk om te werken met venstertijden. Terug naar oude situatie. Creëer daar waar fiets mag zijn en waar je kunt lopen. De winkels worden onbereikbaar
bezoeker	Belachelijk. Er is al genoeg ruimte voor voetgangers. Die lopen trouwens ook op plekken waar je gewoon mag fietsen lekker midden op de weg. Houd eens op zeg met het pamperen van de voetganger. Het wordt steeds gekker in Utrecht. Met een auto ben je zo onderhand uitschot en op de fiets moet je het ook bezuren. Om over die idiote bromfiets/scootermaatregel nog maar te zwijgen. Utrecht moet eens gaan kijken waar de prioriteiten liggen.	
bezoeker	Alleen straten toevoegen als er minder horeca op die straten geplaatst word	Haal wat horeca weg en plaats een fietspad voor de fietsers, dan heb je geen venstertjes nodig
ondernemer	Dat vind ik niet goed, de auto's uit de stad weren lijkt een goed plan, maar ik vind dat er voorbij wordt gegaan aan de mogelijkheden om aan deze zijde van de stad te kunnen parkeren! De balans tussen auto/fiets/wandelaar gaat scheef.	Ik ben het niet eens met de tijden welke voorgesteld worden. Er wordt niet gedacht aan de veiligheid van de bezoekers die wandelend door de stad gaan, en de fietsers die hierbij voor gevaarlijke situaties zullen zorgen. Immers, ze zijn niet te horen zoals vrachtverkeer wel is.
anders	Ik vind dat er helemaal geen voetgangersgebied moet komen. Fietsers horen bij de stad. Een voetgangersgebied zou naar mijn mening alleen voor toeristen een uitkomst bieden. En dat zou jammer zijn.	Ik vind deze regeling onhelder; en de venstertijden worden vaak geschonden. Bewust of onbewust. De borden lijken wel een rebus.
bezoeker	Het zou ideaal zijn om hele Wijk C toe te voegen	Ik ben het eens met deze regeling
bewoner en ondernemer	Alsjeblieft stop met het uitbannen van fietsers. Oude gracht is een fiets route! Kan prima samen met voetgangers. Fietsen en lopen kan samen. Probeer niet alles te reguleren.	Gewoon het oude voetgangers gebied en de rest fietsen en lopen. Lukt in andere stede ook prima!

bezoeker	Niet meer straten voetgangers gebied maken anders is het voor de Utrechters niet meer te doen om zich van A naar B te verplaatsen in de het centrum.	Prima, maar zorg dat tussen 18:00 tot 12:00, voetgangers ook op de stoep lopen, en niet midden op de straten. Graag borden met informatie hierover in het Nederlands en Engels voor voetgangers (geel en rood gemarkeerde stuk). Toeristen snappen het nu niet, en veroorzaakt problemen, graag aandacht hiervoor.
bewoner	Voorstraat/Hardebollenstraat Overlast fout geparkeerde fietsen op de stoep voor bewoners en ondernemers in de straat.	ok.
bezoeker	Prima plan	De venstertijden maken het ingewikkeld. Of altijd fietsen, of nooit. Het niet mogen fietsen langs een deel van de Oudegracht op o.a. zaterdagen wordt massaal genegeerd, overigens ook in de rest van het voetgangersgebied veel rijdende fietsers en scooters. Niemand leest momenteel de borden met venstertijden dus hoe ga je dat handhaven?
bezoeker	Goed dat de maatregelen ivm Corona worden teruggedraaid. Dit voorstel lijkt me passend.	Uitstekend. Zo kunnen bewoners van Utrecht in de ochtend snel hun boodschappen doen.
ondernemer	Ik vind het een bezopen voorstel vanuit ondernemerstandpunt. Er loopt geen hond op het Oudkerkhof meer. Dat is alleen maar slechter geworden sinds de uitbreiding van het gebied vanwege de Corona-regels. Mijn passanten zijn dramatisch omlaag, alsmede mijn omzet. Mijn klanten komen uit de regio. Die kunnen niet meer fatsoenlijk voor de zaak komen en al helemaal niet meer parkeren. Bevoorrading van mijn zaak is enorm veel ingewikkelder geworden sinds de lever venstertijden. Ik kan niet meer zelf voor de deur terecht met spullen of ik moet speciaal mijn schema omgooien en eerder in Utrecht zijn. Er kan niet meer voor de deur geparkeerd worden. Voor ondernemers met een regionale uitstraling zoals wij is uw beleid simpelweg een drama! Het zou u sieren als u iets meer zou denken aan winkeliers die mede afhankelijk zijn van de regio en niet alleen aan de Horeca en de bewoners.	Ik heb geen mening over fietsers, alleen over de nekslag die jullie aan ondernemers zoals ik uitdelen door de uitbreiding van het voetgangersgebied en het verwijderen van de parkeerplaatsen.
bezoeker	Heel fijn, helaas ook nog te vaak fietsers in het gebied dat nu alleen voor voetgangers is. Handhaving lijkt nodig.	geen mening over
bewoner	Ik vind het gebied groot genoeg. Wellicht uitbreiding van de Oudegracht tot aan de Lange/Korte Smeestraat, met langs de Oudegracht uiteraard minder parkeergelegenheid voor auto's? Ik vind dit, omdat de auto naar mijn mening niet hoort in de binnenstad. Het toenemend sluipverkeer moet ook worden tegengegaan. Ik vind het voor wandelaars nu een stuk aantrekkelijker om naar de stad te lopen. Wel moet de gemeente zorgen voor voldoende invalidenpakreerplekken (daar zijn er trouwens nu ook al wel meer van sinds de uitbreiding van het voetgangersgebied).	Prima plan. Dus ik begrijp uit het kaartje dat in de Schoutenstraat en op het Oudkerkhof weer gefietst mag worden. In de venstertijden is het soms wel enorm druk met lossende vrachtwagens. Maar ja, de winkeliers moeten hun spullen ook kunnen ontvangen.
bezoeker	Het voorstel vinden we te ver doorgevoerd. Vooral de route Oudegracht-Tolsteegzijde, Vismarkt naar Oudkerkhof zou voor fietsen bereikbaar moeten blijven zonder venstertijden	De venstertijden lijken me prima.
bezoeker	Ik ben slechtziend en ervaar jaren een groot probleem met de veiligheid van de openbare ruimte. Neemt u de richtlijnen mee uit het rapport van de Gemeente Utrecht met de University van Leeds wat nu in een onderzoek meegenomen wordt? Afdeling mobiliteit gehandicapten Gemeente Utrecht? Neemt u de aanbevelingen mee die opgesteld zijn door de Oogvereniging, Churchilllaan Utrecht? Voor de verbetering van mobiliteit van blinden, slechtzienden maar dat geldt ook voor ouderen die minder mobiel zijn en voor ouders met kinderen (kinderwagen, rondrennende kinderen?) De blunder die destijds is begaan door de Gemeente Utrecht wat betreft het ontbreken van geleidelijnen in de stad. Lees: o.a. Vredenburg herinrichting, zijde westkant Utrecht, Jaarbeursplein, Neude etc etc. Ik, als slechtziende, ervaar deze stad steeds vaker als bijzonder onveilig qua mobiliteit. Er is een wet (EU) waar u rekening mee dient te houden. Mobiliteit voor mensen met een beperking. Wij willen ook graag deelnemen aan deze maatschappij en ons kunnen verplaatsen binnen deze stad. Dr.Berry PLM den Brinker, VU university, kan u wellicht van dienst zijn? Faculty of Human movement Sciences . Ik wil u graag persoonlijk eens meenemen op de survivaltocht die ik regelmatig maak door de stad Utrecht. Dan ervaart u wat ik dagelijks ervaar. Heus: u weet niet wat u dan tegenkomt!	Ik pleit voor veiligheid voor de voetganger. Nu zijn de regels zo verwarrend en ik ben bezorgd omdat ik denk dat de regels nóg onoverzichtelijker worden en de fietsers na 12.00 uur ‘s ochtends door het wandelgebied blijven rijden.

bezoeker	Als je als bewoner van net buiten het centrum even snel naar de stad wil, wordt dat steeds lastiger. Parkeren op straat steeds minder mogelijk en onlogisch ver omrijden. Het kan niet zo zijn toch dat je voor even 5 minuten in de Hema meer tijd kwijt bent aan omfietsen en fietsparkeren in een stalling. Dat ontmoedigt	Vanaf het domplein moet ik dus via de hamburgerstraat om naar het station te kunnen. Dat is zo onlogisch en niet fietsvriendelijk. Bovendien geven wel/niet in venstertijden verwarring: je hebt niet altijd de exacte tijden scherp. Dit geeft ook irritatie bij voetgangers die je dan half verrot schelden als je ergens fietst waar het op dat moment is toegestaan maar de voetganger denkt dat het niet mag.
bezoeker	Ik ben bewoner van Utrecht en fiets bijna dagelijks van Lunetten naar de Oudlaan. Op zich geen bezwaar tegen de uitbreiding van het voetgangersgebied. Wat echter ontbreekt is een goede noordzuid-fietsroute en dat wordt er met dit voorstel niet beter op. Potterstraat/Neude en de Voorstraat zijn bijna niet te nemen barrières, zo druk.	Ik begrijp die venstertijden niet. Feitelijk dus alleen van 12 to 18 uur voetgangersgebied?
bezoeker	Terug naar de situatie van voor Corona. En zeker geen straten toevoegen. Dat moeten we samen kunnen oplossen, soms als fietser, soms als voetganger.	zie hierboven
anders	Bewoner van de Burgemeester van der Voort van Zijplaan. Ik ben niet tegen een voetgangersgebied, maar er wordt in de plannen wel heel weinig rekening gehouden met fietsers. Utrecht is óók een fietsstad! De zadelstraat, het Oudkerkhof, het Domplein, de Mariaplaats - er is daar genoeg ruimte voor fietsers én voetgangers, mits de gebieden voor beide groepen worden afgebakend. Het enige wat dan niet meer zal kunnen, is met vijf man breed over de Zadelstraat zwalken. Geen onoverkomelijk verlies, me dunkt.	Restricties m.b.t. de Oudegracht zijn begrijpelijk, maar denk ook aan de fietser!
bezoeker	Prima voorstel	
Bezoeker	Top	Prima
bezoeker	Goed plan	Prima, een duidelijke regeling
Bezoeker	Door beide zijden van de Oudegracht voetgangersgebied te maken is het voor mij als minder valide, die afhankelijk is van een fiets, heel moeilijk om in het centrum te komen. Ontheffing als bewoner buiten de centrum zone om over de Oudegracht te fietsen aanvragen lijkt niet mogelijk. Dit alles zorgt ervoor dat ik het centrum van Utrecht niet meer bezoek.	Slechte regeling! Ik ga wel in de middag met de Regiotaxi naar een andere plek in de regio om inkopen te doen die ik niet online kan bestellen. Ook zou het gedrag van voetgangers buiten het voetgangersgebied beter kunnen, die lopen tot en met de Twijnstraat midden over de straten! Al met al, deze plannen maken het centrum kapot.
Bezoeker	Goed voorstel. Van mij mogen de Loeff Berchmakerstraat, Predikherenstraat en Kalverstraat ook toegevoegd worden aan de rode zone. Het zijn erg krappe straatjes en als hier een voertuig stil staat kan niemand er langs. Dat kan voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen. Zeker door de Loeff Berchmakerstraat is best wat fietsverkeer.	Ik vind het een logische indeling
bezoeker	Zadelstraat, Boterstraat niet en maak een veilige fietsroute langs de dom kerk	De binnenstad moet goed bereikbaar blijven met de fiets. Desnoods extra fiets routes in het midden van de straat aangegeven op het weg dek. Nu moet je soms te ver omfietsen om in de buurt van de Dom Kerk te komen. Zadelstraat, Boterstraat moet een doorgaande fiets route blijven! Denk aan de route naar de binnenstad via de moreelsebrug. Domplein moet ook een doorgaande fiets route blijven. Verder die agressieve handhavers die bij de afgelopen corona lockdown je bijna van je fiets aftrekken terwijl er niemand loopt is gewoon achterlijk. Werk met live led borden (Deze straat is te druk) Fiets om via deze route. Als het niet druk is kan je prima fietsen. Geef fietsroutes aan met Led lampjes in het weg dek die aan en uit kunnen indien route wel of niet beschikbaar is. Verpest niet de oude straten met een lik verf! Dus niet altijd naar tijden kijken maar de drukte in de straten.
bezoeker	superplan	Ook een fijn plan! Deel van deze straten is op de momenten waarop je er in dit plan niet mag fietsen toch te gevaarlijk om te fietsen. Heel lastig als je er zelf met je fiets doorheen wilt en net zo lastig voor voetgangers die eigenlijk niet aan de kant kunnen.

bezoeker	Idioot, het maakt het steeds onaantrekkelijk om met de fiets naar de stad te gaan. Je moet steeds verder omfietsen om in de binnenstad te komen en daarna nog een eind lopen. De straten waar je nog wel mag fietsen eromheen zijn extreem druk. En de kant van oost waar ik woon naar het centrum loopt nu via de nieuwegracht. Dat is echt niet fijn fietsen door slechte bestrating, drukte met auto's, opstoppingen en kruisend verkeer. Het alternatief is nu helemaal niet naar de stad en online bestellen. Dat lijkt mij niet de bedoeling voor een fietsvriendelijke stad en de ondernemers die het al heel zwaar hebben. Straten zoals de Steenweg en de Bakkerstraat zien er iedere week treuriger uit met die leegstand.	Gewoon weer terug naar zoals het voor Corona was.
anders, bewoner blauwkapelseweg	Het is ten eerste niet logisch dat er wel een fietsersgebied is op de Mariaplaats, maar indien fietsers naar het Domplein willen zij flink moeten omfietsen door het voorgestelde voetgangersplan. Er wordt dus flink in vrijheid beperkt doordat fietsers om het gebied moeten fietsen. voorgestelde plan. Daarbij bieden de straten bij het Vredenburgplein voldoende ruimte voor fietsers. Zo ook de Neude waar men juist moet stimuleren dat men met de fiets komt om de markt, het station en de (nu nog gesloten) uitgaansgelegenheden en restaurants te bezoeken.	In het voorgestelde plan is geen rekening gehouden dat ondernemers, werknemers en inwoners na 17:00 ook terug naar huis moeten fietsen. Sommige routes daarvan gaan door het voorgestelde plan.
bewoner	Absoluut oneens, teveel (uitsluitend) voetgangersgebied. De oude situatie (stadhuisbrug, gracht aan 1 kant toegankelijk voor fiets) is wel het minimale. Zeker met het oog op beperkte alternatieven en toenemende drukte. Bij voorkeur overal 50/50	Oneens, geen venstertijden, maar zoals bovengenoemd minimaal 50/50, en dan continu
bezoeker	Ik ben erg tegen dit voorstel. Fietsen in deze straten moet mogelijk blijven. Als je slecht ter been bent en wel kunt fietsen is de binnenstad op deze manier onbereikbaar. Zeker door de week is het niet zo druk en vind ik het een onzinnig voorstel. Niet doen dus.	Geen venstertijden en altijd toestaan te fietsen
bewoner	Doorgangsroute dom via zadelstraat naar mariaplaats in geheel rood. Nu moet alles om via hereweg. Centrum is geen pretpark en/of shopping mall. Laten we het bewoonbaar houden	Zie hierboven
bewoner	Ik zou er voorstander van zijn als ook de Minrebroederstraat wordt toegevoegd aan het rode voetgangersgebied. Ik zien geen reden om een uitzonderingspositie te creëren voor deze straat ten opzichte van de Annastraat en Oudkerkhof. Het lijkt nu een soort autocorridor te worden, terwijl dit een natuurlijke en veelgebruikte looproute is van en naar het winkelgebied en de horeca.	Dit lijkt me een logische regeling
anders	Ik vind het top dat onze binnenstad steeds meer autoluw wordt, zowel door nieuwe infrastructuur als door handhaving van deze nieuwe 'verkeersregels'. Dat maakt het een steeds prettiger gebied om te verblijven! Ook erg prettig als we conform dit voorstel tot 12 uur mogen fietsen IPV maar tot 10 uur. Was een gekke situatie dat ik tussen 10 en 12 van mijn vrachtfiets moest afstappen terwijl de busjes nog af en aan reden. Een algehele ontheffing of gedoogbeleid voor fietskoeriers, al dan niet met maximumsnelheid / 'fair use policy' zou ik natuurlijk nog fijner vinden.	Ik denk dat je de hele dag wel prima over de boterstraat kunt fietsen. Daar is het meestal heel rustig. Dus eventueel rood als je daar geen auto's wilt, dat weet ik niet, maar niet geel.
bezoeker	Ik vind dat een zijde van de oude gracht fietsbaar moet blijven, eigenlijk zo het was. Fietsvriendelijk is belangrijker dan toeristvriendelijk	Het is iets, maar beter geen fiets belemmering
bezoeker	Een slechte zaak. De binnenstad wordt zo minder toegankelijk voor bezoekers die niet op loopafstand wonen. Bovendien zorgt dit voor extra fietsersdrukte op andere routes, gezien enkele routes door de binnenstad nu wegvallen. Fietser en voetgangers zouden elkaar niet moeten beconcurreren in een verblijfsgebied. Als iedereen zich een beetje aanpast kunnen deze vervoersstromen prima samen gaan.	Een overbodige regeling, de toegang voor fietsers zou niet moeten worden beperkt. Op grote delen van de dag is er geen enkel conflict, op de drukke momenten zoals de zaterdag middag keert de wal het schip: Iemand die snel van a naar b wil fietsen kiest een vlottere route. Een fietser die echter een boodschap wilt halen komt bij strenge venstertijden wel in de knoei.
bewoner	Ik vind het een goed voorstel. Vooral fietsende bezorgers zijn een te storende factor geworden.	Ik ben het er mee eens al is het soms lastig. Fijn en terecht dat er tot 12 uur gefietst mag worden
bezoeker,	Prima voorstel.	Geen verandering. Prima over na gedacht.
bezoeker	Goed voorstel, geeft alle ruimte aan winkelend publiek	Goede regeling
bewoner	zie volgende	Tegen als het iedere weekdag is, maar voor als het op zaterdagen en zondagen is, omdat het weekend het drukst is.

bezoeker	het moet mogelijk blijven om via de Minrebroederstraat - Korte Minrebroederstraat naar het Oudkerhof te rijden met een auto. Anders moet al het autoverkeer uit de Minrebroederstraat via de erg smalle Telling- en Slachtstraat. Ook zi ik graag de mindervaliden parkeerplaatsen in de Drakenburgstraat terug keren. We hebben een hele mooie bibliotheek op de Neude welke erg slecht te bereiken is door gehandicapten welke van een auto afhankelijk zijn.	Geen rode straten, voetgangers gebied = lopen en niet in de ene straat wel en de andere weer niet fietsen, dat schept alleen maar verwarring en zorgt voor ongelukken tussen fietsers en voetgangers.
ondernemer	Oudegracht tot aan smeebrug is bij uitstek geschikt om toegevoegd te worden. Tijdens de eerste lockdown werd dit stuk toegevoegd en het leefklimaat en ondernemersklimaat kwam veel meer tot zijn recht. Wellicht kunnen de venstertijden wat ruimer zodat de oudere bewoners meer tijd hebben om te laden lossen. Maar voor de rest zijn al die geparkeerde auto's zonde van het straatbeeld op de Oudegracht. Er is mij bekend dat er hier wat omwonende tegen zijn maar dit zijn er slechts een handje vol. Ik denk dat de gemeente een enquête moet houden onder de bewoner en ondernemers op dit stuk van de Oudegracht en ben er van overtuigd dat een meerderheid voor het omzetten in voetgangersgebied. Daarbij past dit goed in de toekomstvisie van het college. Immers wordt de Oudegracht belast door al het verkeer en heeft de gemeente het voornemen om parkeerplaatsen te verwijderen.	Fietsers door laten is goed er dient wel een duidelijke wegindeling gemaakt te worden
bezoeker	Ik ben niet tegen een groter voetgangersgebied an sich, echter de bereikbaarheid per auto van het centrum is van essentieel belang, juist ook voor de retailers in de rood gearceerde stukken zoals het Oudkerkhof. Het opheffen van parkeerplaatsen zonder het bieden van een passend alternatief lijkt me niet de juiste richting. De vraag rijst of dit wenselijk is voor bezoekers, maar ook voor bewoners.	Dit lijkt me een uitstekend idee.
bezoeker	We moeten zo snel mogelijk terug naar een zo klein mogelijk voetgangersgebied. Het centrum, de ader van de stad, blokken voor fietsers is gewoon niet verstandig. Fietsers moeten op alle mogelijke manieren aangemoedigd worden. Als we na auto's fietsers gaan pesten is deze stad zo goed als verloren.	stop it!
bezoeker	Maak van Utrecht geen museumdorp. Oudere mensen fietsen en lopen minder.	Schoutenstraat, deel Neude westzijde, deel Neude oostzijde.
bezoeker	Juist nooit. Coronamaatregelen aangrijpen voor permanente wijzigingen is koren op de molen van complotdenkers. Als je wilt doe dit op de juiste manier.	Ik forens af en toe door dit stuk met de fiets en de tijden gaan wel maar het stukje neude stadhuis is redelijk verstopt geraakt door terrasjes en wandelaars. Misschien brede stoepen daar zodat voetgangers snappen dat er ook fietsen doorheengaan.
bezoeker	Ik werk als freelance fotograaf regelmatig in het centrum. Ik vind dat het voetgangersgebied niet verder uitgebreid moet worden. Het centrum wordt slecht bereikbaar en reistijden worden langer.	Zoals met veel regels in Nederland: te ingewikkeld gemaakt met teveel uitzonderingen. Niet doen. Zo begrijpen mensen niet meer wat wel en niet mag. Levert alleen maar gevaarlijke situaties en irritatie op.
bezoeker	Het gebied is groot. Het duurt erg lang om via de Oude Gracht van de ene kant naar de andere kant van het voetgangersgebied te lopen. Daarom stel ik voor dat er op één van de zijdes langs de Oude Gracht weer doordeweeks gefietst mag worden, zoals in de situatie vóór 2020. Hierdoor is het makkelijker en veel sneller om het voetgangersgebied te kunnen verlaten.	Ik zou die tijden alleen in het weekend laten gelden, aangezien het doordeweeks naar mijn mening niet zo druk is.
bewoner	Slecht. Juist niet uitbreiden. Het wordt anders lastiger om vanaf de lange Nieuwstraat naar de andere kant van het centrum te komen. En volgens mij gaat het nu helemaal prima	Slecht. Het is niet modig. Als je het wil vermijden doen fietsers het toch al. En er is niets mooier dan onder de dom door fietsen op een koude winterdag rond 17 uur in de schemer na een dag hard werken.
bezoeker	Ik heb er problemen mee dat de voetgangerszone uitbreidt. Ik ben namelijk slecht ter been en moet fietsen tot de winkel/het pand waar ik moet zijn. Ik kan niet ver lopen. En omdat ik overdags vaak werk, is het voor mij geen mogelijkheid om vóór 12.00 uur naar de stad te gaan.	Ik vind dat Utrecht meer en meer een stad voor toeristen wordt die af en toe een "dagje Utrecht" doen, en dat de eigen inwoners veel te veel beperkt worden (gemarginaliseerd). In die zin is het voor mij ook al ergernis dat je haast nergens je fiets meer kwijt kunt, en dat alleen maar om voor de toeristen een mooi plaatje te kunnen tonen.
bewoner	De Annastraat ligt niet op een doorgaande route. Daarnaast zijn aan de Annastraat ook privé parkeerplaatsen en garages gelegen die gebruikt worden om voertuigen te stallen. Het kan niet zo zijn dat bewoners alleen buiten de venstertijden, of zelfs helemaal niet meer bij hun eigen stalling kunnen komen.	De herinrichting van 2018 moet behouden blijven. Er is geen behoefte aan uitbreiding van het voetgangersgebied.

bezoeker	Twijnstraat. Bij voorkeur volledig. Anders ten minste tussen Vollersbrug en Nicolaasstraat. Bijzonder onvriendelijk stukje Utrecht te voet.	Zelf vind ik 12uur te laat. 10.00 - 18.00 is volgens mij prima. Voor 10uur kan er dan nog dwars door de stad gefietst. Ga je later van huis dan volg je gewoon de fietsroutes. Die zijn prima verzorgd.
bewoner	De Vismarkt moet toegankelijk blijven voor forensfietsverkeer rondom 8/9 uur. Dit is vooralsnog de best route om de stad noord-zuid te doorkruisen voor mensen binnen de Singel. (Catharijnesigel is te druk, omfietsen, onoverzichtelijk en heeft vooral te veel stoplichten) geen enkele toerist heeft op dit tijdstip wat te zoeken in dat gebied, dus behoud de Utrechtse binnenstad dan ten minste voor de bewoners.	Venstertijden zijn oké, mits logisch en betere alternatieven. De fiets hoort daarbij ook in het Nederlandse straatbeeld en moet niet wijken voor toerisme.
bezoeker	Niet. Slecht idee dat uitbreiden. Voetgangers zullen altijd de ruimte pakken. Het heeft geen zin om die ruimte dan ook altijd maar te geven. Zorg erg eerst een voor dat voetgangers op de stoep blijven lopen en dat stoepen rommel/fiets/reclamebord vrij worden gemaakt/gehouden zodat voetgangers daar de ruimte hebben.	Nee, geen goed idee. Zeker als binnenstad bewoner waarvoor de winkels in de binnenstad gewoon goed en snel bereikbaar moeten zijn voor de dagelijkse boodschappen.
bezoeker	Prima plan	uitstekende regeling
bewoner	goed voorstel, stap voor stap uitbreiden	Prima voorstel weer
bezoeker	Nee integendeel. Minder auto's prima maar als je ook niet meer mag fietsen wordt het wel een hele exercitie om even de stad in te gaan.	Ik vind dat de straten die die wegens de coronamaatregelen verboden voor fietsers zijn gemaakt, weer toegankelijk moeten worden gemaakt voor fietsers. Als je een kort boodschapje wil doen in de stad moet je nu telkens een heel eind lopen. Ik kom uit Lunetten op de fiets. Ik fietste altijd over de Twijnstraat en het Wed en de rechterkant van de Oudegracht.
bezoeker	Voor direct omwonenden is het onpraktisch. Je moet enorm om fietsen. Er moet evenveel ruimte voor de fietsers als de wandelaar zijn.	Meer ruimte voor de fietser
bezoeker	NIET UITBREIDEN! Utrecht heeft een prettige binnenstad, waarbij het belangrijk is dat je delen goed ontsluit en bereikbaar maakt voor alle soorten verkeer. Ik heb afgelopen tijd gemerkt hoe belangrijk het is om met de fiets dichtbij te kunnen komen; door een voetblessure kon ik geen lange einden lopen. Van een plan om van het hele gebied voetgangersgebied te maken word ik heel ongelukkig. Het verhoogt de druk op andere wegen. Zo blijf je het gebied uitbreiden. De genoemde straten hebben dat niet nodig. Zoals het nu is: liever uren dat je er mag fietsen uitbreiden.	Ik zou misschien bepaalde dagen vaststellen, en doordeweekse dagen vrijgeven voor fietsers.
Bewoner	Met de rode auto vrije zones ben ik het eens. Met de fietszones niet allemaal. Het moet voor de fiets ook nog wel een beetje toegankelijk blijven en daarom is de gulden middenweg nu goed zoals het is. Je kan niet zomaar het hele fietsverkeer overdag gaan weren: denk aan mensen die niet zo ver kunnen lopen maar wel fietsen. Ik ben tegen de regel van invoering bij de Oudegracht tolsteegzijde, vismarkt en Oudegracht weerdzijde (aan de rechter kant).	Het moet voor de fiets ook nog wel een beetje toegankelijk blijven en daarom is de gulden middenweg nu goed zoals het is. Je kan niet zomaar het hele fietsverkeer overdag gaan weren: denk aan mensen die niet zo ver kunnen lopen, maar wel fietsen. Op dit moment word je als fietser al bij heel veel delen in de binnenstad geweerd, de kleine mogelijkheid die er nu is wordt dan grotendeels afgenomen. Ik ben tegen de regel van invoering bij de Oudegracht tolsteegzijde, vismarkt en Oudegracht weerdzijde (aan de rechter kant). Dit biedt nog een kleine doorgang voor de fietsers naar de stad.
Bezoeker	Ik vind het in principe fijn dat er meer ruimte voor voetgangers wordt gecreerd, maar het is ook belangrijk om ruimte maken voor fietsers. Dus in principe mag dit gebied zelfs uitgebreid worden, maar wel als je er ook kan fietsen en niet exclusief voor voetgangers.	Voor de rode straten een goed idee, voor de oranje straten is dit niet prettig. Hierdoor creer je een enorm gebied in het centrum waar je met de fiets niet kan komen. Voor mensen die wel kunnen fietsen, maar slechter ter been wordt het centrum hiermee een stuk slechter te bereiken gedurende die tijden. Ik zou graag zien dat (delen) van de oude gracht, vismarkt en bijv. Zadel of boterstraat toegankelijk blijven voor fietsers
Bezoeker	Overal moet je kunnen fietsen, maak een zichtbare strook voor fietsers en voetgangers. Zitten ze elkaar niet in de weg. Goedkope oplossing zonder ergernis. Als we auto's de stad uit willen, moet je niet de fietser ver om laten fietsen	Nee, Xie hierboven. Onnavolgbaar bepaalde tijdvensters

bezoeker	Ik zou graag zijn dat de Oudegracht oost-zijde, net als voor 2018, weer toegankelijk wordt voor fietsers. Eventueel met alleen een uitzondering voor weekendmiddagen. Vanuit het zuiden van de stad (Lunetten in mijn geval) was dit een belangrijke fietsroute naar zowel het centrum als bepaalde noordelijke delen van de stad. De alternatieve routes zijn ver omrijden als je bestemming de Neude is en ze zijn ook niet prettig voor fietsers, door scherpe bochten (Korte Nieuwstraat) en hobbelige bestrating (Nieuwegracht).	Ik vind het sluw dat met het excuus van corona alsnog het voetgangersgebied is uitgebreid, terwijl dit plan eerder niet doorging vanwege gebrek aan draagvlak. Wat mij betreft wordt dit teruggedraaid en wordt de oost-zijde van de Oudegracht weer toegankelijk voor fietsers, in ieder geval door de weeks. Daarnaast, als je mensen wilt verleiden om ook andere routes te gebruiken, zou het vanuit Lunetten erg fijn zijn als de Nieuwegracht nieuwe bestrating krijgt die niet zo hobbelig is.
Bezoeker	Ik zou de Vredenburgkade helemaal auto- en fietsvrij houden. De stoep is daar niet erg breed en er loopt geen natuurlijk fietspad. Hetzelfde geldt voor de Rijnkade, die ook geel ingekleurd is.	Ik vind dit een goede regeling.
Bezoeker	Strak plan maar dan ook meer bekeuren als het gebeurd dan kunnen we ingeval rustig winkelen ipv voor je sokken gereden en orden	Gewoon niet tussen 9 en 18 uur en met koopavond tot 21 uur niet
bezoeker	Door het dicht te timmeren is het uiterst onvriendelijk geworden voor fietsers. Met name het stuk oude gracht zuid tot aan donkere gaard is onzin. Er is een stoep en je hebt slechts 1 zijde winkels dus ruimte zat voor fietsers en voetgangers samen. De auto's/parkeerplekken mogen er wel weg. Heb je helemaal voldoende ruimte en nog fraaier voor het oog ook.	Prima om meer ruimte te maken voor voetgangers onder het mom van de 1,5 meter regel. Maar dit kan volgens mij niet goed gaan als er geen extra ruimte wordt gecreëerd voor fietsers tussen 12 en 18. Doordat de oude gracht fietsroute weg is, is het gewoon stront vervelend om even een korte boodschap te moeten doen of even snel een broodje halen. Ik hou niet van winkelen en wil voor een kadootje ofzo er snel klaar mee zijn. Fietsen, voor de deur zetten en weer weg. Niet dat geslenter in files. Ik begrijp echt wel dat in de huidige situatie fietsers en voetgangers mixen niet veilig is maar maak een oplossing voor fietsers met een fietspad en parkeerplek door het midden van het voetgangers gebied. Nu worden fietsers geweerd van het centrum alsof het auto's zijn.
bezoeker	Eerst maak je de binnenstad onbereikbaar voor de auto, nu met de fiets, wat straks! Bestuur draaft veel te veel door en houd totaal geen rekening met bewoners en ondernemers, terwijl het bestuur daar juist voor is!! Lijkt wel of we in een museum moeten gaan leven zodat de bezoekers van Utrecht voorrang hebben op de bewoners en ondernemers van Utrecht en mn van de Binnenstad!!!	route oudegracht, donkere gaard, lichtgaard, vismarkt, stadhuisbrug, oudegracht oost tot aan de potterstraat beschikbaar houden voor fietsen!!
bezoeker	Goed. Ik zou er niks aan veranderen. Mensen kunnen via het domplein parallel aan de Oudegracht blijven fietsen maar de Oudegracht (met name de Vismarkt) moet gewoon voetgangersgebied worden tijdens winkeltijden. In de avond moet er gefietst kunnen worden maar tijdens winkeluren niet.	Regeling voor fietsers is top
bezoeker	Fantastisch voorstel. Doen! Overweging: Oudegracht vanuit het zuiden tot aan de Zadelstraat ook rood maken.	Eens
bewoner	Wanneer wordt nu eindelijk het parkeren voor particuliere auto’s in de Twijnstraat verboden? Het is hier al erg genoeg met bezorgend verkeer, de bouwbusjes en de fietsenchaos. #twijnstraatvoormensen.	Zo min mogelijk fietsers in voetgangersgebieden
bezoeker	Ik ben tegen de handhaving van de huidige wandelstraten, en voor inkrimping van dit gebied naar hoe het voor Corona was. Reden is dat je als stadbewoner niet meer even naar een bepaalde winkel kan op de fiets, maar dan als voetganger het hele gebied lopend door moet, te midden van hele hordes dagjesmensen die langzaam sjokkend wellicht meerdere winkels ingaan. Ik vermoed dat de winkeliers dit willen, omdat het de omzet zal verhogen. Ik zal in ieder geval het centrum gaan mijden op deze tijdstippen en een andere Hema bijvoorbeeld opzoeken.	Zie reactie hierboven, en tevens is het nu erg onduidelijk wat wel en niet mag voor de fietser.
bezoeker	Belangrijk voor mij is dat er voldoende invalideparkeerplaatsen bereikbaar blijven. De Twijnstraat toevoegen.	Dat er in het drukke winkelgebied 's morgens gefietst mag worden lijkt me zeer onlogisch en gevaarlijk. Van 10.00 uur volledig afsluiten voor alle verkeer.
bezoeker	Het idee vind ik erg goed, maar als fietser merk ik dat de routes die je moet gebruiken om om het gebied heen te fietsen vaak ook weer afgesloten zijn. Dit is nu op de Catherijnesingel het geval maar het komt vaker voor. Fietsers moeten bij werk aan de weg rond het gebied voorrang krijgen zodat ze nog steeds kunnen doorfietsen.	Ook prima, met de kanttekeningen van hierboven.
bewoner	Niet doen. Houd de stad een beetje bereikbaar. Handhaving wordt een probleem. Jongens die er nu staan, staan er voor de show. Kosten-baten klopt hier niet.	Onduidelijk

bezoeker	prima	uitstekend
bezoeker	prima voorstel	Prima voorstel. Ik zou wel zorgen dat de Hamburgerstraat en Haverstraat die dan nog belangrijker worden als fiets straat voor verkeer door de stad heen ook autoluw gemaakt wordt.
bezoeker	waardeloos en asociaal niet iedereen is goed ter been en zo hele groep mensen worden uitgesloten,voetgangers gebied is nu al veel te groot	hebben mensen zoals ik weinig aan je met er ook wel overdag kunnen komen dus begin er aub niet aan
bezoeker	Ik vind het een prima voorstel	prima
bewoner	De bereikbaarheid wordt met dit voorstel voor bewoners erg aangetast. Ik ben tegen een definitieve uitbreiding van het voetgangersgebied.	De tijden, 12 tot 18, zijn te ruim. De straten worden pas om 2 uur druk en zijn vanaf 16:30 alweer rustig.
bewoner	Ik vind het een ongewenst voorstel en het lijkt of de gemeente met de vingers in de oren het gewoon door wil drukken. Het stuk oudegracht - vismarkt - oudegracht moet gewoon open blijven.	De regeling voor fietsers is erg onhandig. Ik moet voor werk/ boodschappen/ bezoek aan vrienden zeer vaak door de straten waarvan het plan is dat er niet meer gefietst mag worden. Er is geen fatsoenlijk alternatief, ik moet dan elke dag meerdere keren gaan lopen. Hoe kom je snel van Jansdam naar de mariaplaats? Dit kan alleen door een heel eind om te fietsen. Je ziet het ook, toen er nog handhavers stonden moesten ze stuk voor stuk alle fietsers vertellen dat ze er niet mochten fietsen, niemand vind dit handig, het is prima zo, het gaat voor mij al 20 jaar goed, als fietser, als voetganger, niemand heeft er last van.
bezoeker	Het voetgangersgebied zou m.i. groter moeten zijn. Moreelsepark en Mariaplaats, Breedstraat incl. zijstraatjes richting Voorstraat, Janskerkhof en de Drift, Jansdam, Achter st Pieter. Korte Nieuwstraat, de gehele Oude en NIeuwe gracht. Wat mij betreft, hoe meer ruimte voor voetganger en fietser, hoe beter. Niet alleen om shoppers en stappers de ruimte te geven, maar ook degenen die van de schoonheid en stilte van het middeleeuwse centrum willen genieten.	Prima
bezoeker	Op zich fijn voor voetgangers, maar als je slecht ter been bent is er nu wel een groot deel moeilijk bereikbaar. Je wordt dan gedwongen smorgens te gaan.	Fijn dat fietsers op die uren in ieder geval wel in de binnenstad kunnen komen. Vooral als je slecht ter been bent.
bewoner	Het voorstel zoals bekend gemaakt houdt geen rekening met degenen die slecht ter been zijn en vanwege de aard van hun probleem en vanwege hun persoonlijke situatie niet voldoende kunnen lopen of rolstoelen. Indien u uw beleid m.b.t. gehandicapten serieus neemt, is het goed hen een vrijstelling of ontheffing te geven die het mogelijk maakt wel met (loop)fiets in het voetgangers gebied te komen. Om hen dan te vrijwaren van om de 50 meter gedoe met toezichthouders of publiek, is het goed een opvallend herkenning van de vrijstelling/ontheffing voor op de (loop)fiets te verstrekken. Ontheffinghouders zijn doorgaans niet goed bij hun hoofd als zij juist de drukte van na 12:00 u. opzoeken. Die drukte zullen zij mijden. Zoeken zij de drukte wel op dan is er een goede reden voor, bijv. verzorging e.e. in de ochtenduren.	U zegt ... van 18.00 uur tot de volgende dag 12.00 uur fietsen. Dit zijn dezelfde venstertijden als voor bevoorrading van winkels en bedrijven in het gebied. In de middag rijden er allerlei private auto's door het voetgangersgebied: bestelauto's, soms een vrachtauto, personenauto's. Daarop wordt niet gehandhaafd. Indien u begrip en draagvlak voor uw maatregelen m.b.t. fietsers wil hebben, dan is het zaak de auto's daadwerkelijk te weren, niets slechts bij beleidsregel.
bezoeker	Ik denk dat er "iets" moet gebeuren aan de situatie Vredenburg/Lange Viestraat/Jacobsstraat. Vanuit het centrum komend loopt het winkel- en horecagebied aan de andere kant van deze straten door, maar voor voetgangers is het kiezen tussen ofwel (erg) lang wachten op een stoplicht of een gevaarlijke oversteek op eigen inzicht maken. Ik heb zo snel geen eenvoudige oplossing.	geen mening

bezoeker	woont op absteder lijk Ik vind het een heel slecht voorstel omdat fietsers, door de situatie sinds 2018 en met het nieuwe plan nog meer, gedwongen worden om hele stukken te lopen als ze naar een specifieke winkel of bedrijf moeten dat toevallig in de binnenstad van Utrecht zit. Er wordt zo geen rekening gehouden met mensen die wel kunnen fietsen, maar niet goed kunnen lopen. Waarom moet de binnenstad alleen toegankelijk zijn voor voetgangers, er zijn genoeg steden in Nederland waar in de binnenstad plek is voor zowel fietsers als voetgangers. Daar ben ik in mijn eigen stad ook groot voorstander van.	zie hierboven, venstertijden zijn niet nodig als fietsers altijd welkom zijn in grote delen van de binnenstad waardoor ze met de fiets overal dicht in de buurt kunnen komen
bezoeker	prima, zo	Prima, maar probleem is de handhaving.
bezoeker	Hoewel ik een auto heb ben ik blij dat zoveel mogelijk fietsen jarenlang gepromoot is. Inmiddels slaat de gemeente door en worden in de hele wereld toeristen en studenten geworven waardoor er in onze eigen binnenstad steeds moeilijker gefietst mag/kan worden. De partijen zouden voor de kiezer/bewoners moeten zijn en niet alleen voor het geld van de middenstand.	Fietsers moeten nergens achtergesteld worden op de voetgangers. Verdeel de straten eventueel in stroken. Prop de stad niet voller met hoogbouw en stimuleer verblijf in de periferie en het oosten en noorden van het land.
bewoner	Waardeloos. Als bewoner wil je ook gewoon overdag van en naar je huis kunnen fietsen. Doorgeslagen regelzucht.	Slecht plan. Fietsers zorgen niet voor overlast
bewoner	Wat ons betreft mag de gehele Oudegracht autovrij worden (= uitbreiding rode zone). Verkeer (en niet uitsluitend vrachtwagens!) veroorzaakt schade aan werfkelders. Het stadsgezicht is prachtig en monumentaal, leent zich niet en is veel te krap voor autoverkeer.	geen mening
bezoeker	Als bewoner van de stad vind ik het bizar dat deze stad telkens ontoegankelijker wordt voor de milieuvriendelijke fietser. Door deze maatregelen zou ik als bewoner van de stad onnodig ver om moeten rijden, en noodgedwongen een verkeerdrukke, gevaarlijker en vervuilender route moeten nemen als fietser naar school, werk, sport en vriendenbezoek	Buiten het fietsvrij houden van de drukste winkelstraten in de kern van de binnenstad pleit ik voor een ruimer deel waar je wel kan fietsen, ook in de binnenstad. Ook met deze nieuwe regels lijkt Utrecht enkel voor enkel voor bezoekers van de stad te creeeren en ze verliest daarmee een plek te zijn voor de bewoners van de stad. Erg typerend dat deze optie bovenaan deze enquete ook niet gedifferentieerd wordt.
bezoeker	Laat het zoals het was en ga dit eerst eens handhaven. Je bent je leven (en dat van je kinderen) niet veilig in het voetgangersgebied, doordeweeks al helemaal niet maar zelfs op zaterdag rijden er massaal busjes, fietsen en scooters rond	Belachelijk. Op zaterdagochtend kan je niet normaal lopen, zelfs niet bij de markt. Er rijden continu fietsers, scooters en ellendig veel busjes rond. Ik heb me laten vertellen door wat boa's dat dat mag, maar als ik het zelf probeer krijg ik te horen dat ik daar niet mag fietsen. Kennelijk durven ze het alleen tegen moeders met kinderen te zeggen en niet tegen opgeschoten bezorgers.
anders	Terugdringen van auto verkeer staat mij tegen	Fietsen zijn de echte plaag. Verkeersgedrag is een ramp.
bezoeker	goed	grotendeels gped. Van mij mag de venstertijd verder ingekort worden tot 10:00u 's ochtends.
Ondernemer en bezoeker	Nee, ik vind de uitbreiding onnodig en schadelijk.	Mijn klanten komen vooral met de fiets, als ze moeten lopen blijven ze weg. Als bewoner pak ik de fiets, ik zal de binnenstad na uitbreiding nog meer mijden, die qordt nog meer het domein van bezoekers, ik heb in mijn eigen binnenstad steeds minder te zoeken.
bezoeker	Slecht voorstel; het voetgangersgebied moet NIET uitgebreid worden. Het wordt gewoon belachelijk als je zelf met de fiets niet meer door de binnenstad kunt en er omheen moet fietsen. Laat inwoners van Utrecht stemmen over het voorstel en doe het niet voorkomen alsof ze iets erover te zeggen hebben door hun 'mening' te vragen.	Slecht; de fietsers in de binnenstad zijn bewoners van Utrecht. Het voetgangersgebied uitbreiden doe je voor toeristen. Wie is belangrijker in Utrecht?
bezoeker	Fiets veel in de binnenstad woon in dichterswijk. Superirritant dat je overal moet gaan lopen. Geen goed idee, kost veel te veel tijd om overal te komen	Meer gelegenheid om te fietsen. Juist zo fijn om alles op de fiets te kunnen doen!
bezoeker	Heel goed, dit voorstel. Nu heerst er onduidelijkheid over wanneer/wat wel mag. Utrecht wordt steeds drukker. Dit is de juiste aanpassing. (Hoe jammer ook voor mij als fietser in de binnenstad)	Ik zou het nog simpeler doen. Namelijk alleen fietsen na 18 uur. 's morgens is de binnenstad druk met bevoorradingsauto's.
bewoner	Prima voorstel maar dit werkt alleen als er ook daadwerkelijk gehandhaaft wordt/boetes worden uitgedeeld. Momenteel hebben fietsers en scooters namelijk maling aan jullie!	Prima voorstel maar dit werkt alleen als er ook daadwerkelijk gehandhaaft wordt/boetes worden uitgedeeld. Momenteel hebben fietsers en scooters namelijk maling aan jullie!

bewoner	Aan het voorstel ontbreekt een adequate ontheffingsregeling ten behoeve van bewoners van het gebied en bewoners van de stad en het voorstel (en de bereidheid) over de de inhoud daarvan met bewoners in overleg te treden. Binnen de venstertijden ontbreekt een regeling die de snelheid van het fiets- en gemotoriseerd verkeer beperkt en die daarbuiten ook normerend kan zijn voor ontheffinghouders. Een (woon)erf lijkt daarvoor een mooi wettelijk kader, dat handhaving op zicht (hinder voor voetgangers) door handhavers met aanhoudingsbevoegdheid mogelijk maakt.	Zie hierboven. Ook overwegen om onder toepassing van een (woon)erf regeling de rode gebieden uit te breiden in de periferie van het voetgangersgebied
	In de nieuwe situatie bevinden zich de Slachtstraat, Telingstraat en Kintgenshaven zich net naast het voetgangersgebied. U kunt nu makkelijk constateren dat hierdoor dat deze stoeploze kleine/intieme straatjes de autosluiproute gaan vormen voor het stadhuisplein en de ganzenmarkt e.d.. We hebben hier reeds op gewezen, maar blijkens de laatste informatie is hier nog weinig of niets mee gedaan. We zijn ervan overtuigd dat u hier alsnog iets aan goed doen. Lijkt ons logisch.	strenger toezicht op de naleving van simpele en duidelijke regels.
bezoeker	prima	prima
bezoeker	belachtelijk. jammer voor de mensen die slecht ter been zijn , enige vervoermiddel fiets (wat net beter gaat dan lopen) en die zijn de dupe, moeten nu al erg veel omfietsenen	dit is al meer dan genoeg
bezoeker	Precies de straten die vanwege corona bij het voetgangersgebied zijn toegevoegd maken dat je niet meer fijn door het centrum komt met je fiets. Vooral servetstraat. zadelstraat en de ader van de oudegracht (de kant waar je eerst altijd mocht fietsten en er geen venster op zat) en ganzenmarkt, stadhuisbrug naar oudkerkhof. Als deze zijn afgesloten moet je helemaal omfietsen. Ik wil bijvoorbeeld sneller van de Schoutenstraat naar de Mariaplaats kunnen komen zonder dat ik helemaal naar de Hamburgerstraat en Haverstraat moet fietsen.	Ik bekijk het vanuit mijn fietsbezoek en bezit geen auto. Ik ben dus afhankelijk van mijn fiets en vind het belachelijk dat ik niet snel het centrum kan bereiken, door de week. In het weekend is het zo druk dat het fietsten nergens op slaat. Ik zou zeggen: het hele gele gebied in het weekend verboden. Haal, op doordeweekse dagen, de vensters en het fietsverbod weg in een aantal verbindende straten waar je van de ene naar de andere kant van het gebied komt (zie boven) fietsen op de Vismarkt zou ten alle tijden verboden moeten worden, dat is gewoon gevaarlijk. De Zadelstraat is bijvoorbeeld breed genoeg. maak een rood pad zodat iedereen weet dat er fietsers zijn. Laat fietsers weten dat zij te gast zijn en niet als een dolle door de straten rijden, bijvoorbeeld belangrijk in de Servetstraat, krap maar mogelijk omdat dat een verbindend straatje is. Bovendien wil ik onder de dom door kunnen fietsen, dat geeft me een super Utrecht is mijn stads-gevoel. Dat is echt bizar
bezoeker	Ik vind dat de Servetstraat en Zadelstraat toeganklijk moeten blijven voor fietsers, dit om de doorgang van de oostkant van het centrum verbonden te houden met het station. Een inrichting met duidelijke fietspaden lijkt mij hier wenselijk.	Ik vind de venstertijden te lang door lopen, veel mensen komen al rond 5u thuis uit hun werk en worden geblokkeerd in hun doorgang. dit terwijl veel winkels al sluiten voordat de venstertijden aflopen.
bezoeker	Ik vind dat je met je fiets waar mogelijk dichtbij winkels moet kunnen komen. Op de Oudegracht moet je kunnen fietsen!	Ik ben tegen uitbreiding. Ik doe alles op de fiets en ben niet iemand die urenlang etalages kijkt. Ik zal alleen nog dingen in de binnenstad kopen als ik veel tijd heb om mijn fiets te stallen en naar de winkel te lopen. Anders wordt online shoppen een wel heel erg aantrekkelijk alternatief.
bewoner	Zo veel mogelijk voetgangersgebied toevoegen wat mij betreft. Ook al moet ik als bewoner dan een stukje lopen met de fiets aan de hand. Graag ook veeeeel beter handhaven. Er fietsen nog steeds zoveel fietsers daar waar het niet mag. Ik word regelmatig bijna aangereden.	Ik zou de venstertijden van 10:00-18:00 doen
bewoner en ondernemer	1 kant Oudegracht tolsteegzijde; evennummers ook toevogen. Meer winkels dan overkant, verbinding met twijnstraat, zon en door drukte vaak gevaarlijk lopen ivm fietsers en auto’s.	Venstertijden zijn niet duidelijk aangegeven. Verder -prima
bezoeker	zie volgende	Ik mis de mogelijkheid om overdag door de stad heen te fietsen. En om met de fiets dichtbij winkels te kunnen komen. Niet iedereen wil “winkelen”; sommige mensen willen gewoon iets kopen. Ik pleit daarom voor het rood maken van de Vismarkt en de Zadelstraat.

bezoeker	DIT GAAT NIET WERKEN! Je kan niet verwachten dat fietsers onlogische routes gaan nemen die niet veilig voelen. KANALISEER FIETSERS liever over de logische routes over de gracht en door de zadelstraat. En zet op die paar drukke dagen per week VERKEERSREGELAARS neer. Dat werkte ook goed bij de corona-afsluiting. Mensen zijn sowieso veel meer online gaan shoppen en de meeste middagen is de stad dan ook uitgestorven. HET PROBLEEM IS NIET DE DRUKTE MAAR DE COMBINATIE VAN ONDUIDELIJKHEID EN ONREDELIJKHEID. Fietsers worden niet gekanaliseerd, hun alternatieven zijn onlogisch en onaantrekkelijk, en de inrichting waar je wel en niet mag fietsen hetzelfde is. Daardoor gaan fietsers dus toch door het voetgangersgebied rijden, maar dan dus ongekanaliseerd, terwijl voetgangers ook na zessen en ook waar je wel mag fietsen niet uitkijken. Daarbij voelen de alternatieven vooral voor ouderen en wat meer angstige mensen absoluut niet veilig en hoe meer fietsers en auto's je hier overheen stuurt, hoe onveiliger deze routes worden. De oplossing ligt dan ook voor de hand. Maak voetgangers duidelijk dat ze op één deel van de Oudegracht aan één kant de route moeten delen met fietsers, bijvoorbeeld door op het wegdek FIETSENDE NIJNTJES te schilderen, en sluit die route af als het echt te druk is. Verbieden werkt niet! Hoe groter je het voetgangersgebied maakt, hoe minder fietsers zich zullen willen houden aan de regels. PS. Ik ben naar verschillende informatieavonden geweest en weet inmiddels dat in de verslagen hierover vooral de mensen die het eens zijn met de gemeente geciteerd worden. En zo wordt er nu ook weer verwezen naar die enquête over de tijdelijke uitbreiding vanwege corona. Maar in die enquete werd de link gelegd naar corona en daar gaat het nu niet meer om! Bovendien waren het natuurlijk vooral mensen die uitgebreid kwamen shoppen (met de auto?) die tijd en zin hadden hun mening te geven. De mensen die na hun werk nog even langs de bieb wilden bijvoorbeeld konden hun mening niet geven want na 1700 is er nauwelijks geinterviewd. Ook de mensen die de stad inmiddels mijden (ouderen!) of er alleen maar doorheen hadden willen fietsen is niets gevraagd. Overigens doe ik zelf bijna alles lopend, dus dat is niet de reden voor mijn voorstel. Ik zei het al eerder, maar misschien niet duidelijk genoeg, dat je fietsers moet KANALISEREN, door ze de logische routes te laten rijden over de Oudegracht en door de Zadelstraat. Daarvoor is het nodig voetgangers duidelijk te maken dat ze op de Zadelstraat en aan één zijde van de Oudegracht de route moeten delen met fietsers, bijvoorbeeld door op het wegdek FIETSENDE NIJNTJES te schilderen, en sluit die route af met VERKEERSREGELAARS als het echt te druk is. Het probleem is niet de drukte, maar de onduidelijkheid (en die los je niet op met venstertijden).	Als je ergens venstertijden wil, dan is dit wel beter dan het nu is, want dat was echt belachelijk. Maar op de doorgaande routes horen geen venstertijden. Daar moet je het fietsen alleen verbieden op de drukste dagen. Prima, maar niet op de doorgaande routes dus (Oudegracht oostzijde en Zadelstraat). En maak vooral ook duidelijk aan voetgangers dat hier na zessen dus wel fietsers mogen komen, anders hou je problemen!
bewoner en ondernemer	wel fietsen Oostoever oude gracht behalve op zaterdagmiddag	te veel omwegen
bezoeker	Lijkt me prima zo, kleine aantekening: zorg voor meer gehandicapten parkeerplaatsen in het centrum voor autos die niet in parkeergarage passen (bussen). Ook dichtbij voetgangersgebieden.	Tijden van 20.00 tot 10.00 lijkt me beter aangezien veel winkels ook deze openingstijden hebben. Bevoorrading gaat langzamer en voorzichtiger dan fietsers.
bezoeker	Ik ben achter in de 70 . Ik fiets naar de binnenstad. Nu mag ik in een heleboel straten niet meer fietsen. Ik wil bijv van Swaak naar de Neude, of naar café de Winkel van Sinkel. Ik moet dat hele eind lopen. Dat kan ik niet meer, het is te ver. Ik krijg het gevoel dat oudere en mindere valide mensen de stad uit gejaagd worden. Dus op het moment dat ik te moe word kruip ik maar weer op de fiets. Ze kunnen het een en weer krijgen. Ouderen bestaan ook nog!	Slecht voor oudere mensen
bewoner	Mijn partner en ik zijn erop tegen dat de Buurkerkhof voetgangersgebied wordt om3 redenen. 1. Het voegt niks toe. Nu al rijden er nauwelijks fietsers over het plein, ongeacht het tijdstip of dag van de week. 2. Het is nu al heel erg moeilijk om als binnenstadbewoner ontheffing te krijgen om een aannemer voor je huis te laten parkeren, zelfs als dit volgens aannemer noodzakelijk is. Gelukkig is ons plein nu nog geen voetgangersgebied, wat het nog enigzins mogelijk maakt om ontheffing te krijgen. 3. We willen nog de stad uit kunnen fietsen.	geen uitgesproken mening
bezoeker	Ik woon en werk in de binnenstad. Het is voor mij ook fijn om boodschappen op de fiets te kunnen doen, en dit is niet praktisch als overal voetgangersgebied is.	gewoon alleen de oudegracht. Hier winkelen ook veel mensen en is het onveilig om te fietsen. De rest van de straten hebben een duidelijk afgebakend voetgangerspad (zoals bijv. bij het stuk tussen de dom en janskerkhof) en fietsers kunnen goed rekening houden met voetgangers.
bezoeker	Duidelijk en overzichtelijk, lijkt mij een goed plan	Ook die zijn duidelijk en overzichtelijk

bewoner	Ik vind dat de binnenstad bereikbaar moet zijn voor fietsers en ook dat daar redelijkerwijs doorheen gefietst zou moeten kunnen worden. De zadelstraat, choorstraat, stadhuisbrug, oudkerkhof, vismarkt en servetstraat zijn daarvoor ook breed genoeg. Deze zouden wat mij betreft fietsgebied moeten blijven, evenals de oudegracht.	Een inclusieve en groene stad stimuleert juist fietsmogelijkheden. De eerdergenoemde straten zouden hiervoor moeten worden ingezet.
bezoeker	Ik wijs het hele voorstel af. Tijdelijk is tijdelijk en niet een beetje tijdelijk. Zakelijk gezien lijkt deze vraagstelling teveel op een onrechtmatig ingediend referendum zonder telling van de stemmen. Ook mensen uit andere wijken willen op de fiets naar de Binnenstad. Ook daar aan het verkeer deelnemen.	Ik wijs ook het voorstel uurtijdenregeling voor fietsers af. Omdat dit ongelijkheid en onvrijheid in de hand werkt. Zie de Nederlandse Grondwet Art. 1. Zie ook de Nederlandse APV's: Fietsers fietsen op de weg en voetgangers lopen op de stoep. Omdat er niet gehandhaafd kan worden moeten de fietsers inleveren ten gunste van de voetgangers? Ik dacht van niet! Dat je in het voetgangersgebied van Hoog-Catharijne of in het Julianapark niet mag fietsen is redelijk. Dat je in de openbare Binnenstad niet mag fietsen als je naar de super wil is onredelijk. Dat de Gemeenteraad dit soort keuzes in een referendumvorm aan de burgers voorlegt is een vorm van onrechtmatig en discriminerend besturen. De Gemeenteraad is er voor iedereen in de Stad Utrecht en niet alleen voor de voetgangers. De stoep moet voetgangersgebied blijven en de straat moet voor de fietsers blijven als er geen fietspad is aangelegd. Het bovenstaande kunt u opvatten als een formeel ingediend bezwaarschrift tegen uw planbesluiten voetgangersgebied van 25-11-2021. Mijn voorstel is: Definitief terugbesluiten naar de straatinrichting dat je nog in de Choorstraat, de Lijnmarkt, de Elisabethstraat etc. etc. kon fietsen en stallen om bij de winkels te komen. Terug naar de ruimtes voor voetgangers en fietsers die ondanks het megaverzet tegen eerdere besluiten toch zijn weggegeven ten gunste van horecaterrassen, (winkel)uitstallingen, bloemenkramen en stoeptuinen.
bezoeker	Ik ben bezoeker, woon bijna vijftig jaar in Utrecht, waarvan ca. vijftien jaar in het centrum. Woon nu in oost en kom regelmatig op de fiets naar het centrum. Goed plan. Biedt duidelijkheid. Er blijft voldoende fietsroute over om je fiets bijvoorbeeld te stallen bij Neudestalling en onder stadhuis, waardoor je niet naar de stalling hoeft te lopen met je fiets aan de hand. .	oke, zie hierboven
bezoeker	De afstanden die ik moet lopen zijn te groot.	Ik vorm geen gevaar als fietser. Geruik mn fiets als ondersteuning.
bewoner	De Telingstraat/Slachtstraat zouden geen verkeer (behalve bestemmingsverkeer, ontheffing en calamiteitenverkeer) moeten hebben. De straat is smal en sinds het verkeer van de Schoutenstraat is omgeleid via de Telingstraat/Slachtstraat, is de straat zelf erg aan het verzakken. Klinkers liggen los en er ontstaan gaten in de weg wat gevolgen heeft voor de monumentale panden die eraan grenzen. Verder maak ik me zorgen dat als er geen gemakkelijke regeling komt voor aannemers om tijdens de venstertijden de panden te bereiken, er geen onderhoud meer wordt gepleegd aan deze panden, waardoor ze snel achteruit zullen gaan. Een slecht ogende binnenstad trekt criminaliteit en vandalisme aan, wat we moeten voorkomen, mede met het oog op het behoud van al deze bijzondere stadsgezichten en een aantrekkelijke binnenstad. Tot slot is het zaak om bij het invoeren van de maatregelen goed naar alle doelen en belangen te kijken. Uit de bewonersavond is gebleken dat de gemeente vooral oog heeft voor toerisme en dagjesmensen en het steunen van de horeca. De aantrekkelijkheid van de binnenstad wordt echter ook voor een groot gedeelte bepaald door de bewoners van de binnenstad. Zij zijn de mensen die de panden onderhouden en zorgen voor sociale controle en levendigheid. Een ontheffing voor bestemmingsverkeer in het voetgangersgebied is iets wat de bewoners enorm kan helpen om prettig te wonen.	Zorg voor een helder en eenduidige regeling die overeen komt met de momenten dat laden en lossen mogelijk is. Tevens moet er goed gekeken worden naar de plek waar fietsen gestald (kunnen) worden. Het blijkt dat veel mensen hun fiets liever op straat zetten dan in een ondergronds fietsenstalling. Hoe kunnen we het gebruik van ondergrondse fietsenstallingen zoals bij de Neude en het Stadhuisplein aantrekkelijker maken? Wellicht speelt hier ook een gevoel van onveiligheid (durven bijvoorbeeld vrouwen 's avonds hun fiets in de stalling te zetten of voelen ze zich daar onveilig?). Er is een grote wildgroei van fietsen op pleinen, zelfs over blindegeleide stroken worden fietsen neergezet. Dat past niet bij een inclusieve binnenstad die voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijk is.
bezoeker	Niet mee eens, als fietser wordt het een hele onderneming om van de ene naar de andere kant van de binnenstad te komen. Winkelpubliek en dagjesmensen (niet Utrechters) krijgen nu voorrang op de daadwerkelijke inwoners van de stad die ergens naartoe willen.	Niet mee eens, als fietser wordt het een hele onderneming om van de ene naar de andere kant van de binnenstad te komen. Winkelpubliek en dagjesmensen (niet Utrechters) krijgen nu voorrang op de daadwerkelijke inwoners van de stad die ergens naartoe willen.

bezoeker	Ik ben van mening dat de oude gracht (tolsteegzijde) te veel voetgangersgebied is.	Mijn mening hierover is dat ik vind dat het hele gebied te groot is. Deze straten zou ik graag doordeweeks de hele dag kunnen fietsen: - Oudegracht tolsteegzijde - vis markt - stadhuisbrug - Ganzenmarkt
bezoeker	Ik vind het een goed voorstel. Een centrum waar de voetganger centraal staat en de venstertijden wanneer er gefietst mag worden is beleid waar ik achter sta.	Een goed idee. Ik heb wel een opmerking over het onmogelijk maken van het parkeren van fietsen in het centrum en dan vooral rondom Hoog Catherijne. Als bewoner van het centrum wil je soms snel even naar een winkel om iets op te halen en dan kun je nergens je fiets meer legaal parkeren buiten de singels. Dat vind ik een onwenselijke ontwikkeling. Is het niet mogelijk om kort parkeren van fietsen (tot 30 minuten) wel toe te staan in een aantal vakken in het gebied rondom hoog catherijne, bij het smakelaarsveld bijvoorbeeld?
bezoeker	Dit is een slecht voorstel omdat bewoners van Utrecht ook naar de winkels in de stad willen om alleen iets te kopen zoals Hema, schoenenwinkel Pijper of fourniture zaak of dat leuke kledingwinkeltje. Ze willen niet komen voor de horeca of om langdurig te verblijven. Bewoners Utrecht gaan niet meer naar de stad omdat als ze alleen iets willen kopen in 10 minuten tijd en ze meer dan een half uur of langer bezig zijn er te komen. Eerst fietsenstalling zoeken en daarna nog heel stuk lopen. De meeste bewoners van Utrecht willen niet al die horeca en toeristen in de stad die de ruimte innemen. Voor corona hoorde je alleen maar buitenlands spreken en horde toeristen. Daarnaast wordt het veel te druk in de stad omdat je wel twee stoplichten moet wachten op de Lange Viestraat voordat je door kan rijden. Wel honderd of meer mensen staan te wachten voor de stoplichten in de spits. In de spits kun je bijna geen straat meer oversteken zoals de nobelstraat zonder gevaar voor eigen leven in de spits. Niet meer ruimte voor horeca maar minder ruimte voor horeca zodat de eigen bewoners van de stad weer dingen kunnen kopen in de stad en daar gemakkelijk bij kunnen komen. Dit geldt te meer voor gehandicapte mensen. Dus weg met alle terrassen op de stoepen zodat de stoepen zijn voor de wandelaars en de straten voor de fietsers. Daarnaast moeten gehandicapte met de auto de stad in kunnen of met de scootmobiel, fiets	Geen straten vrijmaken voor horeca en toeristen. De stoepen voor de wandelaars en de straten voor fietsers en mensen die een auto nodig hebben voor vervoer. Op die manier blijft er bestaansrecht voor de winkels in de stad die heel wat minder overlast veroorzaken dan de horeca. Zo blijft het een prettig gebied.
bezoeker	Nee juist niet. Als Utrechter kun je bijna niet meer bij winkels komen met de fiets heel vervelend als je grote boodschappen wilt inslaan. Oudegracht zou ook fietsgebied moeten worden.	Juist Oudegracht en lijnmarkt weer fietsgebied en wandelgebied niet uitbreiden. De stad is al zo onbereikbaar per fiets. Zeker als je meer winkels in één keer wilt doen.
bezoeker	Ik denk dat het een goed idee is. Ik kom uit Utrecht en woon hier bijna mijn hele leven (ik ben 29) en heb vaak al het gevoel gehad dat ik op deze gele plekken niet kon fietsen (meestal door de drukte). Ik kan me voorstellen dat het fijn is als er een duidelijke regel komt dat het niet kan vóór 18, maar dat het erna en voor 12 juist wel mag. Sowieso fijn als er geen auto's mogen komen.	Het klinkt goed, ik ben wel benieuwd hoe deze tijden gecheckt worden. Staan er dan altijd mensen te regelen dat er geen fietsers fietsen tussen 12:00 en 18:00? Ook ben ik benieuwd of buiten die tijd om de voetgangers onthouden dat er fietsers fietsen en dat ze dus aan één kant van de weg lopen bijvoorbeeld.
ondernemer	Voor het weekend prima. Doordeweeks slaat niet fietsen op de Oudegracht nergens op	
bezoeker	Geen goed voorstel. Corona icm wel/niet fietsen in de buitenlucht is voor mij geen logisch verband. In geval voetgangers en fietsers elkaar de ruimte laten zal een dergelijke combinatie (net als de jaren daarvoor) prima moeten lukken. Daarnaast: de gemeente is doorgaans geen flexibele partij die terugkomt op genomen maatregelen. Zie hiertoe ook de maatregelen omtrent betaald parkeren voor bewoners. Dit (abonnement) is de afgelopen jaren schrikbarend duur geworden. Liefhebbende bewoners van Utrecht worden op die manier alsmaar 'gestraft' voor het bewonen van de stad. Prima overigens om hoge parkeerkosten door te rekenen in de tarieven voor bezoekers/toeristen om zodoende andere vervoersmiddelen te stimuleren.	Zie hierboven. Geen goede regeling. Fietsen door de stad is een mooi voorrecht. Wellicht dat aanvullende maatregelen voor bromfietsverkeer hier wel passend is.
bezoeker		geen probleem

bezoeker	Ik woon in Utrecht, niet in de binnenstad en wil met mijn fiets door de binnenstad kunnen rijden op weg naar mijn zaak, wel in de binnenstad, ook 's middags en naar andere plekken in de binnenstad waar ik af en toe moet zijn. Realiseert u zich wel hoe afgesloten de binnenstad gaat worden? Als je er zelfs niet meer mag fietsen! De afsluiting zou ivm corona zijn en nu probeert u dit definitief te maken, slinks en niet de bedoeling!! Ook gaat u nog meer parkeerplaatsen opheffen, waarom? Een bezoek aan de binnenstad wordt zo alleen mogelijk voor een enkeling.Laat de binnenstad voor de bewoners van Utrecht en niet alleen voor de dagjesmensen zijn.	Het is een totaal overbodige regeling en ik vind het jammer dat u zich om dit soort zaken druk maakt, terwijl er genoeg andere klussen om aandacht vragen. Ga aan de slag!
bezoeker	Het gaat me meer om de venstertijden, geeft veel verwarring dat het gebied toch dubbel toegankelijk blijft, met name rond de vismarkt, daar zou gewoon permanent niemand moet fietsen.	Slecht, gewoon helemaal niet meer fietsen in de binnenstad.
bezoeker	prima	ik kan me hierin vinden. moet wel duidelijk zijn dat fietsen tot 12.00 uur mogelijk is
bezoeker	Prima, geen straten aan toe te voegen. Wel mag de tijdzone iets aangescherpt worden. 19:00 tot 11:00. Ik ben dagelijks in de binnenstad, maar soms voel je je als voetganger niet veilig.	aangegeven in de vorige mail
bezoeker	Wat mij betreft gaat de Oudegracht tolsteeg zijde uit het gele gebied. Maar vooral ook de Zadelstraat. Door deze af te sluiten is het onmogelijk om het gebied fatsoenlijk te doorkruisen om bij een winkel te komen.	Ik vind de regeling voor fietsers echt veel te streng. Je ziet nu heel vaak fietsers fietsen omdat het simpelweg niet bereikbaar is, het vergt nu hele enden lopen. Daarbij van maandag tm donderdag kunnen de venstertijden natuurlijk veel ruimer op het oorspronkelijke fietsgebied, de oudegracht weerdsingel aan de zijde van het Neude zeg maar. Momenteel staan er verkeersregelaars de rode gebieden ook vrij te houden van fietsers. Vreemd hoor. Gewoon geen extra huizen binnen de bestaande grenzen van de stad, dan houden we de stad ook leefbaar. Ga lekker bouwen in die polder dan is dit allemaal niet nodig.
bewoner	Geen goed voorstel. Corona icm wel/niet fietsen in de buitenlucht is voor mij geen logisch verband. In geval voetgangers en fietsers elkaar de ruimte laten zal een dergelijke combinatie (net als de jaren daarvoor) prima moeten lukken. Daarnaast: de gemeente is doorgaans geen flexibele partij die terugkomt op genomen maatregelen. Zie hiertoe ook de maatregelen omtrent betaald parkeren voor bewoners. Dit (abonnement) is de afgelopen jaren schrikbarend duur geworden. Liefhebbende bewoners van Utrecht worden op die manier alsmaar ‘gestraft’ voor het bewonen van de stad. Prima overigens om hoge parkeerkosten door te rekenen in de tarieven voor bezoekers/toeristen om zodoende andere vervoersmiddelen te stimuleren.	Zie hierboven. Geen goede regeling. Fietsen door de stad is een mooi voorrecht. Wellicht dat aanvullende maatregelen voor bromfietsverkeer hier wel passend is.
bezoeker	Hele fijne uitbreiding, niet teveel en niet te weinig. Over paar jaar autovrijgebied verder uitbreiden naar hele Oudegracht (zuidkant), Mariaplaats, Springweg, Domplein.	Fijn dat Vismarkt eindelijk fietsvrij wordt tijdens openingstijden winkels. Hele idee van venstertijden ook top, vooral ook voor iedereen die werkt in de binnenstad
bezoeker	Goed voorstel	Prima voorstel
bewoner en ondernemer	Het voorstel is belachelijk. Met name het idee dat hierdoor de stad aantrekkelijker zou worden is apert onjuist. We zien nu al dat er sprake is van leegstand op het Oudkerkhof. Van oudsher was dit de PC Hooft straat van Utrecht. En weet je wat je in de echte PC Hooftstraat in Amsterdam wel mag? Exact parkeren !!! Er blijft niets over mooie luxe zaken en er komt goedkope horeca voor in de plaats. Daar zitten we als bewoners niet op te wachten want het maakt het gebied onleefbaar. Je kon altijd al zien wat een voor een ravage achterblijft na een uitgaansavond. Overal troep en kots om masr niet te spreken van het wild zeiken tegen je voordeur.	Onzin je wil fietsen stimuleren maar dan moet je je ineens in een schema persen om dat te doen. Iedereen heeft andere tijden waarop men wegmoet of boodschappen kan doen. Dat is afhankelijk van werk afspraken of studie etc.
ondernemer	Prima voorstel. Wellicht een idee om ook de Domstraat hieraan toe te voegen waardoor er een mooie looproute ontstaat tussen de Dom en het Stadhuis	Prima voorstel. Echter kan dit een probleem opleveren op het gebied van fietsparkeren. Is hier over nagedacht?

bewoner	Als bewoner begrijp ik werkelijk niet wat de Gemeente utrecht hiermee wil. Voorbeeld fietsen in de Zadelstraat was nooit een probleem, hooguit op zaterdagmiddag en dan stap je vanzelf wel af. Met de uitbreiding van voetgangersgebied wordt wonen in dat gebied onaantrekkelijk gemaakt, dat blijkt ook wel uit de enquête die onlangs is gedaan door Uitrecht 030 die opkomen voor bewoners belangen. Auto en fietsbrij maken leidt alleen tot dode binnensteden waar mensen die er tot nu toe graag wonen vanwege onbereikbaarheid het hazenpad kiezen. Kijk naar steden als Berlijn. Daar kun je overal nog met de auto en fiets komen, cafe's hebben alleen kleine terrassen langs hun pand zodat overlast beperkt blijft en niet de politiek van Utrecht om eerst gebieden auto/fietsvrij te maken en daarna te vergeven aan de horeca, zie Mariaplaats, Neude, Donkere Gaard etc. Als de Gemeente wil kiezen voor behoud van gemengde functies in de Binnenstad moet je vooral zorgen dat deze bereikbaar blijft voor ondernemers en bewoners.	Totale onzin. Houd de mogelijkheid van fietsen altijd open, wees ook flexibeler voor laden/lossen bij huis van bewoners. Afsluiting voor fietsers op welke tijd dan ook is killing voor de binnenstad. Kijk bv ook naar Domplein, daar gaat menging van voetgangers en fietsen redelijk goed.
bezoeker	prima zo	Goeie tijden!
bewoner	Ik kan leven met dit voorstel, zolang het tot doel heeft om voetgangers de ruimte te geven om te wandelen. En niet om de horeca meer ruimte te geven. En ook niet om winkeliers toestemming te kunnen geven om uitstallingen en reclameborden op de stoep te zetten. Ook is het belangrijk dat aanwonenden altijd bereikbaar moeten blijven voor pakketbezorgers, taxi's, ambulances, thuiszorg etc.	Op het moment houden fietsers en scooters zich zeer slecht aan de venstertijden. Dat zullen ze blijven doen zolang niet streng wordt gehandhaafd. Ook moet duidelijker worden gemaakt dat fietsen niet mag in een voetgangersgebied. Dat is op het moment niet duidelijk. Er staat er te veel tekst op de borden bij het begin van het voetgangersgebied. Nu staat er dat fietsen is toegestaan, m.u.v... Beter is om te vermelden dat fietsen niet is toegestaan, m.u.v...
bezoeker	Niet, dit lijkt mij meer dan voldoende je wil namelijk ook snel nog ergens komen met de fiets in de stad of door de stad heen.	Prima Regeling
bezoeker	Top	Venstertijd is prima, dan moet het wel duidelijk aangegeven worden zodat voetgangers het ook weten (is nu onduidelijk). Misschien is 12.00 te laat, zou eerder 10.00h verwachten ivm winkels
bewoner	Oudkerkhof en Anna straat niet. Is anders niet meer te doen met de auto. Moet mijn huis ook nog in kunnen.	niet
bezoeker	Prima. Er is beperkte ruimte dus maak een keuze wie je wel of niet toelaat	Goed idee. Idem als vorige vraag. Maak een keuze.
bezoeker	Nee, het is een prima voorstel zoals het er nu ligt	Drakenburgstraat - logisch verlengde van de Neude, voldoende ruimte, en een prettige doorgang naar de Oudegracht
bewoner	Ik ben het op zich eens dat op drukke tijden fietsers beperkt of niet toegestaan zijn in de voorgestelde gele zone.	Door de week is het over het algemeen vrij rustig omdat mensen werken en naar school gaan. De voetgangersdrukte concentreert voornamelijk aan het eind van de week en in het weekend. Ik ben van mening dat de venstertijden voor fietser door de week eigenlijk niet nodig zijn simpelweg om dat behalve in vakantietijd er weinig mensen in de stad rondlopen. Een overweging zou kunnen zijn om de venstertijden vanaf donderdag tm zondag in te voeren in plaats van de hele week.

bezoeker	Het autovrij maken van het Oudkerkhof zou ik toejuichen. Juist die auto's maken dat ik er niet graag kom.	Naar mijn mening zijn de beperkingen voor fietsers te groot. Als binnenstadbewoner is dit gebied van belang voor een deel van onze dagelijkse boodschappen waarvoor de (veel) langere looptijd belemmerend werkt. Zeker wanneer je zoals mijn vrouw medisch beperkt bent is een (elektrische) fiets een simpele en werkbare oplossing. Ook onze drukke agenda laat het zeker niet altijd toe om deze boodschappen voor 12.00 te doen (nog afgezien van al de bestelbusjes die dan voor de bevoorrading de straten verstoppen, logisch dat ze nodig zijn maar wel hinderlijk). Meer 'rode' straten zijn gewenst, al dan niet met een extra beperkingen op bijvoorbeeld de (drukke) zaterdag. Ik denk zelf aan de Oudegracht Oostzijde (zowel Tolsteeg- als Weerdzijde), Drakenburgstraat, Wed en/of Donkere- en Lichtegaard, de Zadelstraat en Servetstraat, en rond het Vredenburg de Hollandse- en Vlaamse Toren (met volle tassen vanaf de markt sjouwen lukt mijn vrouw niet meer). Ook dan blijven er nog wel locaties over waar wij wel komen en niet naartoe kunnen fietsen maar in iedergeval blijft de loopafstand dan beperkt Wat mogelijk kan helpen om overlast door fietsers te beperken is om er formeel een woonerf van te maken waardoor ook fietser hun snelheid moeten aanpassen (of ze dat doen is natuurlijk een tweede maar dan is er wel een juridische basis om ze aan te spreken).
bezoeker	Ik vind dit voorstel al te uitgebreid. Hou het gewoon bij de situatie precorona dat is erg zat.	Dit vind ik onvoldoende. Waarom moet ik mijn boodschappen lopend doen? Of helemaal omfietsen. Ik vind dat de oudegracht-vismarkt-oudegracht gewoon fietsbaar moet zijn op winkel tijden. Maak gewoon een loopgedeelte en een fietsgedeelte dat duidelijk van elkaar gescheiden is. Ook minrebroedersstraat-schoutenstraat-neude-oudegracht /potterstraat moet gewoon met de fiets begaanbaar blijven. En de lijn servetstraat-zadelstraat-mariaplaats ook. Boodschappen doen is iets wat je tussendoor moeten kunnen doen en niet perse na 18 uur. Als je zoals ik slecht ter been bent moet je niet verplicht worden om lopend je zware boodschappen te doen. Omdat een ander flanerend wil winkelen moet ik na 18 uue boodschappen doen? Het slaat nergens op!
bezoeker	Ik vind het ongelofelijk irritant dat steeds meer straten voetgangersgebied worden. Dit is misschien prettig voor dagjesmensen, maar maakt de binnenstad minder bereikbaar voor Utrechters die gericht naar een winkel/straat willen. Ik zou dus vooral vermindering van voetgangersgebied willen zien.	Ik zou de venstertijden willen afschaffen voor alle straten die "door corona" niet meer bereikbaar zijn met de fiets. De venstertijden laten zien dat het vooral om het gemak van shoppende mensen en daarmee winkeliers gaat. Daarmee wordt Utrecht aanlokkender voor mensen van buitenaf, maar niet leefbaarder voor Utrechters
bezoeker	Voorstel klinkt goed.	De oudegracht Tolsteegzijde, Vismarkt, Zadelstraat en servetstraat zijn voor fietsers belangrijk voor de doorstroom. Je ziet ook dat er vaak buiten de venstertijden gefietst wordt. Als er alternatieve routes bedoeld zijn moet dit duidelijker aangegeven worden, bijvoorbeeld met borden.
Bezoeker	IK vind het een prima voorstel.	Het lijkt mij een slecht plan die venstertijden. vanaf 12.00 uur zullen een heleboel fietsers gewoon blijven fietsen, gebeurt nu ook al in het voetgangersgebied. Er mag wel eens wat strenger worden gehandhaafd
bezoeker	Het is is goed zoals het is, er is niet te weinig plek voor voetgangers.... Zaken moeten goed bereikbaar blijven voor een ieder, ook met de fiets en of ophalen van pakketjes met de auto niet alleen tijdens laden en lossen. Ook al wordt het een fietsers voorrangstraa bijv. de ergenis is groot bij klanten en ondernemers in de praktijk, dit heb ik zelf ondervonden toen ik nog in dienst was op de Voorstraat voor corona.	Gewoon altijd bereikbaar omdat niet iedereen goed ter been is en het prima altijd samen is gegaan.
bezoeker	Utrecht is een fietsstad. Het zit in het DNA van de bewoners. Natuurlijk is het belangrijk om de veiligheid van drukke voetgangers gebieden te bewaren. Maar om fietsen in al de voorgestelde straten te verbieden vind ik jammer. Misschien dat van dit gebied een voetgangers straat gemaakt kan worden. Zoals de fietsstraat waar auto's te gast zijn, zijn fietsers te gast is voetgangers straten. Een fietser MOET dan altijd voorrang verlenen aan voetgangers en zich aan hun aanpassen.	Dit vind ik een goeie regeling. Als de veiligheid kan worden bewaard doordat er weinig voetgangers zijn kan de fietser weer in vrije loop fietsen.
bezoeker	Ik vind het voetgangersgebied te groot. Met de fiets zijn delen van de binnenstad nu te lastig te bereiken	Ik vind het niet bereikbaar genoeg voor fietsers

Bewoner	waardeloos, ergernis wekkend, ik rijd geen auto, doe alles met de fiets, soms slecht terbeen, en dan zijn er hele stukken waar ik niet kan fietsen, ook op momenten dat het er totaal niet druk is met voetgangers.. zorg dat er in het gele gebied een strook of wat dan ook komt waar je wel mag fietsen? zeker geen uitbreiding van het voetgangersgebied!	ja, dat zou er nog bij moeten komen, dat je er helemaal niet meer met de fiets kan komen, dus prima , de venstertijden tja, het is slecht voor de ondernemers in het gele gebied, want ik ga die winkels gewoon minder bezoeken als ik er niet met de fiets kan komen (woon ruim 40 jaar in utrecht)
bewoner	Geen voetgangersgebied: Zadelstraat-Servetstraat(dit is de enige doorgang voor fietsers!), Wed-Oudegracht, Oudegracht-tot Lijnmarkt (hier gaan fietsers en voetgangers goed samen)	Verwarrend
bezoeker	Ik vind dat met dit voorstel de binnenstad en bijbehorende winkels en horeca erg ontoegankelijk worden gemaakt. Een kort bezoekje kan wel twee tot drie keer zo lang gaan duren als je te voet door dit gehele gebied moet trekken voor je op je locatie aankomt. Ook kan ik me voorstellen dat het fietsverkeer nu juist op andere plekken exponentieel zal toenemen, omdat deze routes worden afgesloten. De Lange Viestraat is al erg druk en bij vlagen onveilig, en dit kan nu alleen maar verergerd worden.	Onpraktisch. 18u is notabene de spits, en veelgebruikte routes door het centrum worden nu afgesloten. Ik zie niet in voor wie dit voordelig is.
bezoeker	De zog. snelle en comfortabele routes zijn echt onveilig, ook omdat ze onlogisch zijn. Voorbeeld 1. Gisteren wilde ik smiddags vanaf de wittevrouwenstraat naar het domplein en reed ik al bijna de voorstraat in, toen ik me realiseerde dat ik dan op het voetgangersgebied zou stuiten, en dus sloeg ik ZONDER VERDER NADENKEN OMDAT DAAR DUS GEEN TIJD MEER VOOR WAS af naar de Drift, waarbij ik dus bijna in botsing kwam met een fietsbezorger die mij wilde inhalen. Terwijl ik altijd netjes omkijk en mijn hand uitsteek! Dat krijg je dus als een route zo heel onlogisch wordt. Voorbeeld 2. Het Janskerkhof. Om vanuit het zuiden naar de bieb te komen moet je daar oversteken, alleen maar om aan de goede kant van de weg te komen! Je moet dan dus 2x een drukke weg over en zeker de 1e keer is die oversteek zeer onoverzichtelijk. Ik weet zeker dat ik niet de enige ben die dat zelfs op rustige momenten stressvoller vindt dan de oudegrachtroute.	
bezoeker	Ik begrijp dat er overlast is van fietsers in de binnenstad. Echter, als bewoner van de stad vind ik het erg vervelend dat het door het voetgangersgebied moeilijk is om voor een snelle boodschap in de binnenstad terecht te kunnen en daarom kom ik er steeds minder. Om overlast van fietsers te voorkomen zo misschien het middelste deel van de wegen worden aangeduid als duidelijker fietsgebied, zodat fietsers en wandelaars beter weten waar ze terecht kunnen.	Als er tijden nodig zijn, vind ik de voorgestelde tijden erg schappelijk. In de ochtend nog in de binnenstad kunnen fietsen kan erg handig zijn.
bezoeker	Erg goed voorstel, het is erg chaotisch en onpraktisch wanneer fietsen gebruik maken van de zones wanneer het er druk is.	Nee dit is goed zo
bezoeker	Ik ben uitgesproken tegen uitbreiding voetgangersgebied. De binnenstad moet niet overgeleverd worden aan de shoppende toeristen en het terrasjespubliek. Bovendien: geef ze een vinger en ze nemen de hele hand: er wordt nu op straat gelopen op de Oudegracht zuid van de Hamburgerstraat en ook in de Domstraat.	Als Utrecht zijn toppositie van fietsstad van Nederland niet wil verliezen, moeten twee doorgaande fietsroutes (1:Oudegracht oostzijde, Stadhuisbrug, Vismarkt, Lichte- en Donkere Gaard en 2: Zadelstraat, Servetstraat) voor fietsers in stand blijven (ook tussen 12.00 en 18.00 uur op maandag tot vrijdag), desnoods als shared space ("fiets te gast")
bewoner en ondernemer	Zadelstraat niet toevoegen aan voetgangersgebied: dit is een brede straat waar gemakkelijk gefietst kan worden. Ook belangrijke verbindingsroute voor fietsers tussen station en binnenstad	nu bepaalde gebieden weer vrijgekomen zijn voor fietsers, zoals de Schoutenstraat, de stroken langs de Neude, Oudkerkhof, vind ik het al meer acceptabel. alleen: waarom de oude situatie tot half 2022 laten voortduren? dat is nog een half jaar irritatie door mannen/ vrouwen gele jassen, hoe aardig ze ook zijn.

Bewoner en ondernemer	Zeer slecht idee. Ik woon midden in de straat het het is louter bewonertje pesten. Ik heb videos van overdag en in de nacht, straat bomvol met busjes en vrachtwagens die nu nonstop laden en lossen. Zoals verwacht. Handhaving geeft zelf aan dat ze niet kunnen handhaven. Ze weten van alle problematiek. Als bewoners vinden ik en mijn buren het zeer ernstig hoe er over ons heen gelopen word. Ik stuur binnenkort nog een mail naar de wethouder en ook ombudsman. We geven aan dat de bewoners een ontheffing moeten hebben, dat zijn er maar iets van 3 in de straat. Waarom is dit zo moeilijk? Het is nu dus de situatie dat de bewoners niet mogen parkeren maar wel ruimte moeten maken voor de busjes van voornamelijk bouwlieden zonder ontheffing. . (door af en aan rijden busjes 10x drukker, op trottoir en onduidelijk. Ook staan de de oude parkeerplekken vol met fietsen als er geen busjes staan. Het is geen gezicht, en aangezien de stoep net zo vol of voller staat dan met autos (daar kun je nog tussendoor lopen). Groot euvel ook dat handhaving zelf ook aangeeft de handhaving niet aan te kunnen. Na 23.00 hebben ze van de gemeente het verbod tot handhaven gekregen! Het is hier als de horeca open is althans, een wilde westen van kortparkerend uitganspubliek dat nu ook van 2 kanten de straat in komt racen in de nacht. Het is echt wanbeleid van de gemeente. Corona als excuus om agenda erdoor heen te proppen. Iedereen ziet het. :(	
bezoeker	De dynamiek van de stad wijzigt totaal door het grotendeels fietsvrij maken van de stad en dat is in mijn ogen niet goed. Het is niet prettig voor bewoners en te veel gericht op bezoekers/toeristen. Terrassen rukken op. Winkelaanbod vercommercialiseert (ketens). Het echte leven wordt uit de stad gehaald. Ik ben dus tegen	Zie hiervoor. De voorgenomen wijziging is nadelig voor bewoners en de stad zet te veel in op bezoekers en toeristen. Venstertijden doen daar niet aan af. Voorheen kwam ik bij Boon Supermarkt op de Ganzenmarkt. Nu door onbereikbaarheid niet meer.
bewoner	Het voorstel an sich is een prima idee. starten zijn prima, al vind ik dat in autovrije straten wel laden en lossen mogelijk moet zijn.	Dit is erg verwarrend en wordt regelmatig overtreden. Het bord waar de uitleg op staat is onhandig lang en de uitzonderingen worden breder uitgemeten dan de regel. Ik vind tussen 12 en 18 te kort. 10 en 18 is logischer. Al zul je dit ook veel beter moeten aangeven en handhaven. Daarnaast zou ik het stuk Oudegracht aan de kant van de Neude ook in die tijden open houden voor fietsers. op dit moment moet men dusdanig omfietsen dat ze dat niet doen.
bezoeker	Het verminderen van autobereikbaarheid is veel belangrijker dan een formele status als voetgangersgebied. Kijk naar Groningen: veel fietsers en voetgangers door elkaar, geen enkel probleem.	Binnenstad doet zichzelf tekort door het fietsers zo lastig te maken. Extra doorsteek wenselijk. Daarom Zadelstraat en Servetstraat open voor fietsers met status "fietsers te gast". Buur kerkhof is dermate luw dat fietsverbod onnodig is.
Bezoeker	Het voorstel an sich is een prima idee. starten zijn prima, al vind ik dat in autovrije straten wel laden en lossen mogelijk moet zijn.	Dit is erg verwarrend en wordt regelmatig overtreden. Het bord waar de uitleg op staat is onhandig lang en de uitzonderingen worden breder uitgemeten dan de regel. Ik vind tussen 12 en 18 te kort. 10 en 18 is logischer. Al zul je dit ook veel beter moeten aangeven en handhaven. Daarnaast zou ik het stuk Oudegracht aan de kant van de Neude ook in die tijden open houden voor fietsers. op dit moment moet men dusdanig omfietsen dat ze dat niet doen.
Bezoeker	woont in haverstraat. De dynamiek van de stad wijzigt totaal door het grotendeels fietsvrij maken van de stad en dat is in mijn ogen niet goed. Het is niet prettig voor bewoners en te veel gericht op bezoekers/toeristen. Terrassen rukken op. Winkelaanbod vercommercialiseert (ketens). Het echte leven wordt uit de stad gehaald. Ik ben dus tegen	Zie hiervoor. De voorgenomen wijziging is nadelig voor bewoners en de stad zet te veel in op bezoekers en toeristen. Venstertijden doen daar niet aan af. Voorheen kwam ik bij Boon Supermarkt op de Ganzenmarkt. Nu door onbereikbaarheid niet meer.

Kort verslag van het rondetafelgesprek over de mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied op 24 november 2021.

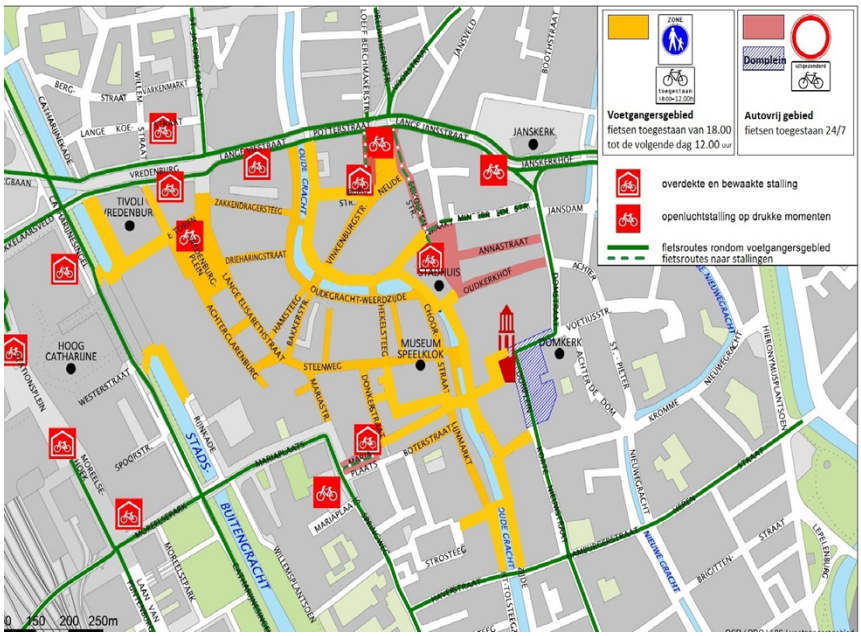
Deelnemers:
Jeroen Roose – van Leijden – CMU
Tom Boekman – CMU
Marjolein Veenhof CMU
Ben Nijssen – Binnenstad 030
Erik Lamens – Binnenstad 030
Peter van Bekkum – Fietsersbond
Job Haug – Solgu
Robin van Essen – Twijnstraatbuurt

Gemeente:
Aart Meijles – technisch voorzitter
Jesse van Elsberg – projectleider
Ruud Ditewig – verkeerskundig adviseur
Karim Sharafeldin – ondersteuning
Trix Aarts – Verslag
Emiel Fonville – toehoorder

Raadsleden:
Heleen de Boer (GroenLinks)
Jantine Zwinkels (CDA)

De voorzitter heet iedereen welkom en schetst het doel van het rondetafelgesprek: het toelichten en uitwisselen van ideeën, denkbeelden en standpunten over een mogelijke uitbreiding van het voetgangersgebied van de deelnemende belangengroepen.

Na een voorstelronde geeft Jesse van Elsberg een toelichting op een ambtelijk voorstel voor de uitbreiding van het stationsgebied aan de hand van de ontwikkeling van de afgelopen jaren. Het voorstel is in dit kaartje samengevat:



De presentatie riep een aantal vragen op.

Jeroen Roose van leijden vraagt naar de relatie tussen gebieden waar fietsen 24/7 is toegestaan en de venstertijden voor autoverkeer. In gebieden waar een gesloten verklaring geldt mag altijd worden gefietst. Bevoorrading etc moet dan plaatsvinden in de venstertijden.

Tom Broekman wijst erop dat het autovrij maken van de binnenstad problemen met zich meebrengt voor bewoners en ondernemers als het gaat om de vraag naar diensten als loodgieters etc die bij de woning moeten komen. Deze vraag kwam ook aan bod tijdens de digitale inloopavond. De projectleider denkt niet dat dit direct van invloed is op de vraagstelling over het voetgangersgebied, maar begrijpt het probleem en zal na overleg met collega's hierop terugkomen.

Erik Lamens geeft aan dat veel zaken planbaar zijn maar niet samenvallen met de venstertijden, bv een ouder die een kind ophaalt bij school met een bakfiets. Sommige zaken zijn niet te reguleren in venstertijden.

Hij vraagt ook of in het voetgangersgebied ook geen fietsen gestald kunnen worden. Dat is niet het geval. Fietsen kunnen in het voetgangersgebied worden gestald, mits er geen sprake is van een gevaarlijk gestalde fietsen (bv voor een nooduitgang).

Job Haug vraagt aandacht voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Er zijn er twee op Buurkerkhof die ook gebruikt worden door de regiotaxi. Blijven die bereikbaar als de regels scherper worden en hoe dan. Daarnaast zijn er gehandicaptenparkeerplaatsen op het Stadhuisplein en op Oudkerkhof. Als zulke parkeerplaatsen worden verplaatst dan vraagt dat extra inzet op communicatie naar de gebruikers, bv bewegwijzering naar de nieuwe plekken. Alleen digitaal op de website is te weinig. Hij vraagt hier aandacht voor.

Tom Broekman vraagt of een fietskoerier ook als fietser wordt gezien en zich dus aan de venstertijden moet houden, terwijl andere koeriers wel kunnen rijden in het voetgangersgebied. Ruud Ditewig geeft aan dat met een aantal partijen op landelijk niveau hierover afspraken zijn gemaakt. We komen hier op terug.

Daarna worden de denkbeelden over het voetgangersgebied van de aanwezige belangengroepen gedeeld.

Het concept verslag is gedeeld met de deelnemers. Zij hebben hun opmerkingen gemaild. Deze zijn integraal overgenomen in de blauw gearceerde vakken.

Binnenstad 030
Als bewoners hebben we veel moeite met voetgangersgebied en uitbreiding. We voelen ons als lijdend voorwerp. Deze maatregelen worden niet voor bewoners genomen maar voor bezoekers. Als bewoner wordt je steeds meer gehinderd in de bereikbaarheid van je woning en dat geldt ook voor parkeren. Op janskerkhof worden ook al vergunningsparkeerplaatsen opgeheven. Dat overkomt bewoners die daar al langere tijd worden. Wel fijn dat fietsers nu tot 12 uur mogen komen. Voor de minder valide binnenstadbewoner moet het makkelijker worden om met de fiets te komen, bv om boodschappen te vervoeren. Er moet veel beter nagedacht worden over bereikbaarheid binnenstad voor auto's van bewoners. Gaat om weren van auto's van bezoekers. Wel vergunning voor bewoners en ondernemers. De vraag ligt op tafel of het voorstel niet gericht is op beleid dat al is geweest. We denken bv na over ander soortige winkels en niet zozeer het shoppende publiek. Dit idee is gericht op bezoekers en niet op de nieuwe inrichting van het nieuwe kernwinkelgebied.

Aanvulling van Binnenstad 030:
Wat wij als binnenstad030 in het verslag missen is een opmerking van mij (waarop werd gezegd: dat noteren we) dat wij vinden dat de onderbouwing van het voornemen om de “fiets te gast” straten toe te voegen aan het voetgangersgebied ontbreekt. Dan gaat het vooral om de straten Oudkerkhof, Annastraat en Minrebroederstraat. Volgens ons is er zeker geen sprake van veel autoverkeer (wel bevoorrading) en ook niet van voetgangers in deze straten. Ik maakte nog de opmerking jullie vinden blijkbaar dat er meer voetgangers moeten komen.
Binnenstad030 is dan ook van mening dat deze straten niet aan het voetgangersgebied moeten worden toegevoegd. Al eerder in de discussie werd opgemerkt dat dit ook ten koste zal gaan van parkeerplaatsen.

CMU
De venstertijden uit het voorstel van 12 – 18 uur zijn niet gelijk met de winkelopeningstijden. Dat laatste heeft de voorkeur van CMU. Daarnaast wordt gewezen op overlast van bezorgfietsen, bv op de Choorstraat. Vanuit verkeersveiligheid is het niet handig om intensieve bevoorrading (laden en lossen) te combineren met fietsen. Het CMU is in ieder geval geen voorstander van het oprekken van venstertijden tbv fietsers, zeker in de weekenden is daar geen ruimte voor. De huidige venstertijden moeten behouden worden. Daarnaast wordt gewezen op mensen die minder mobiel zijn en altijd winkels zouden moeten kunnen bereiken.

Aanvulling vanuit CMU:
Wat ik nog mis in het verslag is de opmerking die we ook hebben gemaakt ten aanzien van de openingstijden van voorzieningen die wat verder naar achteren schuift.
De winkels in Hoog Catharijne en verschillende winkels in het centrum zijn vaker dan alleen de koopavond tot 20:00 uur open. Daarnaast is het zo dat de huidige venstertijden nog geen rekening houden met de koopavond op donderdagavond tot 21:00 uur.

Dit zorgt in straten als de Lijnmarkt, Choorstraat, Steenweg en Lange Elisabethstraat regelmatig voor discussies tussen voetgangers/fietsers en in sommige gevallen tot onveilige situaties waarbij elektrische bezorgfietsen en scooters met hoge snelheid tussen voetgangers door slalommen.

Solgu (geen opmerkingen ontvangen)
Mensen met een beperking kunnen vergunning krijgen voor fietsen in de venstertijden. Deze regeling mag wel iets breder worden getrokken. Laden en lossen zorgt voor chaotische situaties die niet veilig zijn voor voetgangers en/of zorgen voor gevoel van onveiligheid. Hiervoor zouden ook een aantal straten moeten worden aangewezen als veilige voetgangerszone, zichtbaar in bestrating. En er wordt aandacht gevraagd voor meer mogelijkheden voor de regiotaxi om mensen af te zetten.

Fietsersbond (tekst aangepast door FB)
De fietsersbond is te spreken over het gebied waar 24/7 de fiets te gast is en ook over de venstertijden van `12 – 18 uur waardoor meer mag worden gefietst. Er is nu wel sprake van 2 regimes wat niet overeenkomt met de wens voor eenduidigheid. Onze wens is de Fiets te gast, een regime voor het hele gebied. Fiets te gast lost het probleem op van discussie tussen fietsers en voetgangers. De fietsersbond is het eens met Binnenstad 030 dat bewoners altijd zouden moeten mogen fietsen. Dat geld ook voor mensen die slecht ter been zijn. Bij gebruik van ontheffingen is dat niet zichtbaar aan de buitenkant wat verwarrend werkt. Veilige schoolroutes lopen door het voetgangersgebied; het is niet fijn dat kinderen ’s morgens naar school wel door het gebied mogen fietsen maar ’s middags terug niet. Door te fietsen met kinderen krijgen zij ook educatie over fietsen in de stad.

Twijnstraatbuurt
De binnenstad is ook een woonwijk. De Twijnstraatbuurt ondersteunt het standpunt van de fietsersbond waarbij het gaat om het delen van de ruimte door voetganger en fietser en niet om het uitsluiten van groepen. De vraag wordt gesteld wat een volledig voetgangersgebied oplost.
Ook wordt de groei van de stad ter sprake gebracht. Er zitten grenzen aan de groei. De gemeente moet er voor waken om niet bewoners terug te duwen als gevolg van die groei. Je moet ruimte geven aan bewoners die er wonen, ruimte delen oke, maar niet bewoners terugduwen.

Aanvulling Twijnstraatbuurt:
Wat ik nog wel wil meegeven bij mijn stuk, is het gegeven dat de binnenstad ook een woonwijk is, en dat daarom bewoners zich op een normale manier per fiets moeten kunnen blijven verplaatsen. Dat dat niet meer per auto kan is een gegeven, en een gevolg van deze tijd. Bewoners willen dus wel de openbare ruimte in hun wijk delen, maar hem niet overdragen. Hoeveel wijken zijn er in Nederland, waar je als bewoner steeds minder makkelijk toegang toe hebt?

Voorts gaf ik nog aan dat je zaken ook op een andere manier kan oplossen. Als de Vismarkt of de Oudegracht aan de zijde Winkel van Sinkel, duidelijk een fietsbaan en een loopbaan krijgt door bijvoorbeeld net ander materiaalgebruik en een minimaal hoogteverschil, of een fiets te gastconcept, is dat probleem al opgelost. In iedere sessie staat er maar 1 oplossing voorop, en dat is uitbreiden voetgangersgebied. Ik gaf aan dat je dan beter over winkelgebied kan spreken.

Het is tevens goed om te vermelden dat er in de loop der jaren echt heel veel van deze sessies gehouden zijn, waarbij de aanwezige bewoners meestal iets in deze trend zeggen, en dat je dat duidelijke standpunt gewoon niet voldoende terugziet in opvolgende sessies. Je zou als gemeente dit punt van de woonwijk beter moeten afwegen, tegen inperken van de bewegingsvrijheid. Wat is nog proportioneel? Benoem dat, en wees transparant over waarom keuzes gemaakt worden.

De projectleider constateert tot slot dat sprake is van uiteenlopende meningen. Wat volgens hem niet kan is aansluiten bij de drukte in de binnenstad. Daardoor zou een te gespreid beeld ontstaan van wel / niet venstertijden. Ruud Ditewig geeft aan dat het voorstel voor het voetgangersgebied wel rekening houdt met veranderingen in de binnenstad, waarbij je ziet dat er nieuwe functies in de binnenstad komen die publiek trekken. Het streven is ook om een prettig verblijfsklimaat te maken.

De voorzitter geeft aan dat het conceptverslag wordt rondgestuurd naar de deelnemers om te toetsen of hun inbreng goed staat weergegeven. Hij bedankt de deelnemers en sluit de vergadering.

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

VVD Utrecht
T.a.v. raadsleden
Dimitri Gilissen en
Marijn de Pagter

Fietsersbond
[redacted]
[redacted] Utrecht
[redacted]

Betreft: Reactie Fietsersbond op initiatief raadsvoorstel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'
Contact: Peter van Bekkum, utrecht@fietsersbond.nl

Utrecht, 22 november 2020

Beste Dimitri en Marijn,

De VVD heeft een initiatiefvoorstel opgesteld voor de gemeenteraad met de titel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'. Ze heeft de Fietsersbond gevraagd om een reactie op het voorstel. Met plezier gaan we in op het verzoek om een reactie.

Utrecht onbeperkt toegankelijk; wie kan daar nou tegen zijn?

Natuurlijk staan we van harte achter het uitgangspunt dat Utrecht onbeperkt toegankelijk is. Voor iedereen, voor alle kleuren en gezindten. Dat niemand wordt buitengesloten. Dat iedereen kan meedoen, zich kan ontwikkelen. Zich kan ontplooien en zich vrijelijk kan bewegen in de openbare ruimte. Dat de hele (binnen)stad onbeperkt voor iedereen toegankelijk is. Op elk moment van de dag, voor elke doelgroep.

Maar is dat eigenlijk wel een reëel uitgangspunt? We noemen één dilemma: de vrijheid van de één om in het weekend tot diep in de nacht in de stad te dansen en te drinken verstoort de vrijheid van buurtbewoners om 's nachts rustig te slapen. Wat ons betreft wordt de grens van de vrijheid bereikt als de vrijheid van de één, de vrijheid van de ander inperkt.

Zoals gebeurt door autoverkeer. Autoverkeer vraagt een enorm ruimtebeslag, zowel rijdend als geparkeerd. Autoverkeer, en hetzelfde geldt voor brommers en snorfietsen, die vieze stoffen uitstoten, die leiden tot gezondheidsschade. Dit leit ertoe dat mensen met gevoelige luchtwegen niet meer in de stad kunnen wonen of dagelijks last ondervinden als ze hier wel blijven wonen. Mensen met astma lopen daadwerkelijk gezondheidsschade op als ze achter een snorfiets rijden of wachten bij een verkeerslicht, door de enorm vuile uitstoot van deze voertuigen. Gemotoriseerd verkeer zorgt voor geluidsoverlast, heeft vergelijkbare effecten op de nachtrust en daarmee op de gezondheid van inwoners.

In het voorstel van de VVD komt meer dan 100 keer “fiets” voor. En twee keer het woord auto. Het voorstel lijkt erop gericht om het parkeren van de fiets in de (binnen)stad stevig aan banden te leggen. Wij snappen de aanleiding voor het voorstel wel: niet alle fietsers zetten hun fiets even zorgvuldig weg. En zorgen daarmee voor hinder en ergernis voor anderen: voor de jonge ouders met een kinderwagen, voor de oudere met een rollator, voor blinden die de geleidelijn nodig hebben. Deze praktijk is ook ons een doorn in het oog.

Gelukkig heeft de gemeente voor het weghalen van gevaarlijk gestalde fietsen regels. Zodat fietsen weggehaald kunnen worden, bijvoorbeeld bij nooduitgangen en vluchtroutes van musea, schouwburgen en muziekcentra en van blindegeleidestroken. En dat gebeurt ook regelmatig. Dat is fijn, omdat daarmee het belang van de veiligheid van de bezoekers wordt gewaarborgd. En voor zover wij kunnen nagaan werken die regels goed.

De VVD pleit er in het initiatiefvoorstel voor dat fietsen worden gestald in stallingen en minder in de openbare ruimte op de stoep. Dat zien wij ook wel zitten: we zien graag dat de gemeente ervoor zorgt dat fietser op elke straathoek in de binnenstad zijn fiets overdekt, 24 uur gratis en bewaakt kan stallen, waarbij hij/zij vlot in en uit kan rijden. We vinden het wel verbazingwekkend dat de VVD uiterst kritisch is op de inpandige stallingen zoals die op de Mariaplaats. Inpandig stallen is inderdaad duur. Het alternatief is stallen op straat.

Waarom we dat willen, illustreren we aan de hand van het Jaarbeursplein. Tot 2014 konden fietsen op het Jaarbeursplein alleen in de open lucht worden gestald. Geregeld werden daar fietsen gestolen: de grond tussen de stallingen lag bezaaid met kapotte fietssloten. Je zorgde maar beter voor een oude fiets, waarvan het niet de moeite waard was om te stelen; dan was de kans groter dat-ie er aan het eind van de werkdag nog stond. De kosten voor het opruimen van de wrakken waren voor de gemeente.

Jaarbeursplein, rond 2009



Bron: https://twitter.com/Ramoncp72/status/1175399047563284480

Hoe anders is dat nu met de prachtige Jaarbeursstalling. We zagen er (vóór Corona) dure e-bikes, designfietsen en racefietsen gestald staan. De stalling is zo veilig dat je je natte regenbroek over je stuur kunt uithangen om te drogen; als je aan het eind van de middag terug komt, hangt die nog net zo netjes op z'n plek. In een inpandige, door een beheerder bewaakte stalling is je waardevolle fiets veilig gestald.

Het lijkt super aantrekkelijk om je fiets in een stalling in de binnenstad te parkeren. Toch doet niet iedereen dat. We snappen dat ook wel. Soms hoef je maar heel even in de stad te zijn, voor nieuwe 'oortjes' bij de telecomwinkel of alleen een stuk kaas van de markt. Dan vraagt het wel wat veel tijd om je fiets in de Vredenburgstalling te zetten. Omdat je moet wachten op een beschikbaar plekje en je in de rij moet voor het inchecken. En de Stationspleinstalling is dan ook wel weer ver lopen. Logisch dat mensen voor de deur van de winkel of naast de marktkraam willen parkeren. Dichtbij je bestemming kunnen komen is één van de grote voordelen van gebruik van de fiets naar de stad!

Niet iedereen wil of kan in een overdekte bewaakte stalling zijn fiets parkeren. Omdat het gewoon te ver lopen is naar de winkel voor die ene boodschap. Of, als je wat slechter ter been bent, omdat je van winkel naar winkel je fiets nodig hebt. Omdat de helling of trap uit de ondergrondse stalling lastig is als je conditie slecht is. Of omdat er gewoon lang niet genoeg plek is voor alle fietsen van bezoekers aan de binnenstad. Of omdat er in lang niet alle delen van de stad een bewaakte stalling is. Of omdat je langer dan 24 uur in de buurt van het Centraal Station wilt stallen maar er geen geld voor over hebt. Op het Jaarbeursplein staan daardoor fietsen van langstallers. Wij vinden dat ook lelijk en ergelijk. Maar ze staan niet gevaarlijk of hinderlijk voor slechtzienden of rolstoelen, dus wat ons betreft mogen ze er blijven staan.

Voor al deze fietsen moeten in de (binnen)stad voldoende hoog/laag rekken met aanbindmogelijkheid op straat beschikbaar zijn. Die bieden veel capaciteit op beperkte ruimte en zijn ook redelijk veilig voor dure fietsen zoals e-bikes en speed-pedelecs. De gemeente adviseert immers iedereen om de fiets met twee sloten ergens aan vast te zetten. Die rekken moeten overdag beschikbaar zijn voor kortparkeerders en niet de hele dag vol staan met langparkeerders. VVD-wethouder Ingrid de Bondt heeft in 2010 een prijs uitgereikt voor dit winnende idee, in het kader van de prijsvraag 'Waar laat ik mijn fiets'. Tot op heden is met het idee van de winnaar van de prijsvraag niets concreets gedaan, in weerwil van verschillende suggesties van ons. We voegen met plezier het juryrapport toe. Als er voldoende van zulke rekken zijn zullen de meeste fietsen ordelijk gestald worden en blijft de stad voor iedereen toegankelijk. Op verschillende plekken zijn de afgelopen jaren echter fietsenrekken van straat weggehaald. Dát heeft gezorgd voor een stevige toename van wildparkeren van fietsen. Los gestald vraagt een fiets veel meer ruimte dan in een hoog/laagrek. Fietsparkeervakken vormen daarom ook geen oplossing. We willen daarom voldoende rekken met aanbindmogelijkheid! Als er voldoende rekken vlakbij zijn, worden fietsen immers niet los gestald en blijft de rest van de stoep vrij.

Op een paar plekken in de binnenstad mag je je fiets echt niet stallen, bijvoorbeeld op de Viebrug. En dat verbod wordt stevig gehandhaafd. We zagen verschillende keren dat op zaterdagmiddag een mama-fiets met lage instap en twee kinderzitjes op de kar van de gemeente wordt getild. We hebben een voorstelling hoe de eigenaresse na een dag winkelen terugkomt bij de brug en haar fiets niet meer terugvindt: de radeloosheid waarmee ze daar staat met volle tassen en twee vermoeide koters… Zou ze de stad daarna nog toegankelijk vinden? De lege Viebrug met bloembakken is een prachtig gezicht, maar zorg wel dat er op straat voldoende parkeerplek voor fietsers in de buurt is.

Concluderend: ja, wij zijn groot voorstander dat fietsers niet stallen op blinde geleidelijnen. En dat er altijd voldoende ruimte vrij blijft voor kinderwagens en rollators. Maar niet overal in de stad is er daarvoor genoeg ruimte. Als er op elk moment van de week genoeg inpandige stallingsruimte beschikbaar is, op vrijwel elke straathoek van winkelgebied, kunnen we ons voorstellen dat de regels

voor hinderlijk gestalde fietsen wat strakker worden gehanteerd. We realiseren ons dat dat niet reëel is. Daarom willen we in de hele (binnen)stad voldoende hoog/laag rekken in de buitenruimte, op straat! Dus ook ín het voetgangersgebied, want aan de randen ervan is onvoldoende gelegenheid voor voldoende grote stallingen en vanaf de randen van het voetgangersgebied is voor veel mensen de loopafstand naar de winkel te groot. De boodschap van toegankelijkheid van de binnenstad zou moeten zijn en blijven: kom alsjeblieft op de fiets, in de stallingen is meestal genoeg plek en er is altíjd genoeg plek in de rekken op straat. Dan is het probleem van de hinderlijk gestalde fietsen nagenoeg opgelost.

We hebben wel een suggestie voor de VVD om ruimte op straat vrij te maken, voor fietsers, kinderwagens, rollators en blinden. In de binnenstad is er nog best wat ruimte te winnen door autoparkeerplaatsen in de nabijheid van het voetgangersgebied te vervangen door fietsenrekken en fietstrommels, zowel voor bewoners als voor bezoekers. We denken daarbij met name aan de Oudegracht, aan het Janskerkhof en aan de Springweggarage.

We hebben met plezier gewerkt aan deze reactie. We zijn graag bereid om desgewenst onze zienswijze mondeling toe te lichten. Onze contactgegevens: utrecht@fietsersbond.nl en 0644304099.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

CENTRUM MANAGEMENT UTRECHT

Utrecht, 4 december 2021

Aan iedereen die ambtelijk betrokken is
bij de voorgenomen uitbreiding van het voetgangersgebied
in het centrum van Utrecht

Beste dames en heren,

Namens Centrummanagement Utrecht willen we na het digitale ronde tafel gesprek op woensdagavond 24 november en de toelichting op dinsdag 7 december, graag een schriftelijke reactie geven met de voor ons belangrijkste aandachtspunten bij het voorstel dat nu ter inzage ligt.

De functie van het centrum verandert. We zien dat verblijven en ontmoeten een steeds belangrijkere functie vervullen in centrumgebieden, zo ook in Utrecht. Tegelijkertijd is de openbare ruimte in het centrumgebied schaars en daarom vraagt dit om scherpe keuzes ten aanzien van het gebruik en de inrichting van het gebied.

Wij kunnen ons vinden in de voorgestelde uitbreiding van het voetgangersgebied en het voorstel om voor het gebied achter het Stadhuis een aangepast regime te laten gelden waar de fietser binnen de venstertijden wel welkom is omdat dit ook de toegang tot de fietsenstalling onder het stadhuis logischerwijze ontsluit.

We kunnen ons niet vinden in de standpunten die tijdens het gesprek ook zijn gedeeld zoals ‘Fietser te gast’ (gaat niet werken, leidt tot nog veel meer discussies en onveilige situaties). Ook het voorstel om de venstertijden voor fietsers bij uitbreiding op te rekken tot 12:00 uur is wat ons betreft binnen het voorstel een slecht idee en niet haalbaar. Daarnaast missen we in het voorstel nadrukkelijk een oplossing voor het opvangen en stallen van fietsen aan de randen van het voetgangersgebied. Op de piekmomenten is gesproken over een gebrek aan ca. 13.000 plekken om fietsen te stallen. Om onveilige situaties en verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen dient het oplossen van deze uitdaging integraal onderdeel te zijn van het voornemen om het voetgangersgebied uit te breiden. Om dit te onderbouwen wijzen we graag op de volgende punten:

1. **Ruimte en comfort voor de voetganger (bezoeker én bewoner)**
   Naar onze mening zal de voetganger een steeds prominentere plek in gaan nemen in het gebruik van het compacte centrumgebied, en dan zeker op die plekken waar winkel, horeca en cultuurfuncties zich concentreren zoals in het voorgestelde voetgangersgebied. Tijdens het ronde tafel gesprek werd het volgens ons ten onrechte geframed alsof de bewoner niet welkom zou zijn in het voetgangers gebied.

   Wat ons betreft zijn zowel bewoners als bezoekers van buiten Utrecht van harte welkom want alleen met die mix van bezoek kan het centrum de functie als economische motor van Utrecht blijven vervullen. De bewoner is in veel gevallen ook een bezoeker en gebruiker van de voorzieningen in dit gebied, en profiteert juist ook van het extra comfort. De bewoner is dus niet per definitie een fietser maar juist vaak een voetganger (waarvan we wel vragen of deze de fiets dan aan de hand neemt of een plek geeft op of in een van de vele fietsenstallingen die Utrecht al heeft of nog aan het realiseren is).

Stichting Centrum Management Utrecht (CMU)
Postbus 506, 3500 AM UTRECHT, info@cmutrecht.nl, www.cmutrecht.nl, 06-39719777

2. **Venstertijden voor fietsers = openingstijden winkels**
   Iedereen is gebaat bij een helder regime en logische regels. Daarom is ons voorstel:
   Trek de venstertijden voor fietsers gewoon gelijk met de gangbare openingstijden van winkels zoals dit in veel andere (grote) steden ook het geval is.

   We kunnen ons dan ook nadrukkelijk niet vinden in het voorstel om de venstertijden voor fietsers op te rekken. Wat ons betreft leidt dit tot onveilige situaties tussen 10:00 – 12:00 uur en dan vooral op de beter bezochte dagen (donderdag, vrijdag, zaterdag).

   Daarnaast snappen we niet dat het op de koopavond toegestaan is om te fietsen in het gebied terwijl we juist op dat moment toch ook combinatiebezoek aan retail, horeca en cultuur willen stimuleren en de voetganger de ruimte willen bieden. We ontvangen hierover op dit moment veel klachten over onveilige situaties die hierdoor ontstaan van de kleinere zelfstandige ondernemers op onder meer de Lijnmarkt en de Choorstraat.

3. **Kwaliteit in de openbare ruimte = oplossing voor fietsparkeren aan de randen**
   Op dit moment wordt in het voorstel nog onvoldoende aandacht besteed aan een oplossing voor het fietsparkeren aan de randen van het voetgangersgebied. Wij voorzien, zeker zonder inzet van handhaving, een nog grotere opstapeling van fietsen op locaties als Neude, Mariaplaats, Domplein en Stadhuisplein. Dergelijke verrommeling komt de kwaliteit van de openbare ruimte, en daarmee de aantrekkelijkheid van de binnenstad niet ten goede (dat terwijl er in veel gevallen nog plaatsen beschikbaar zijn in bestaande stallingen). Een effectief voetgangersgebied vraagt om een integrale aanpak en een oplossing voor het fietsparkeren aan de randen, naast de bestaande voorzieningen zullen ook extra voorzieningen nodig zijn om de 13.000 plekken die er nu nog tekort zijn tijdens piekbelasting op een goede manier op te kunnen vangen.

Tot zover de belangrijkste punten die we ten aanzien van de voorgenomen uitbreiding van het voetgangersgebied bij u onder de aandacht willen brengen.

Wij wensen u sterkte bij de verdere voorbereiding van wijze waarop invulling zal worden gegeven aan de uitbreiding van het voetgangersgebied en zijn graag bereid om onze standpunten nader toe te lichten of u van nadere informatie te voorzien.

Met vriendelijke groet,

Centrummanagement Utrecht (CMU). CMU vertegenwoordigt de belangen van de ruim 1200 ondernemers die actief zijn in de horeca, retail en cultuursector en de vastgoedeigenaren van commercieel onroerend goed in het centrum van Utrecht.

Arjan Kleuver — Voorzitter

Jeroen Roose-Van Leijden — Centrummanager

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 27 januari 2022

Ingekomen raadsbrieven 1 december 2021t/m 19 januari 2022

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
1	03-01-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Uitvoeringsplanning herstel kade Minstroom	
2	20-12-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Startdocument regeling risicovolle projecten wervengebied	
3	08-12-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Vernieuwd Handboek Openbare Ruimte	
4	06-12-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Subsidieregeling groene daken	
5	03-12-2021	Openbare ruimte	Raadsbrief Resultaten onderzoek graafschade De Meern	
6	18-01-2022	Dierenwelzijn	Raadsbrief Uitspraak Kamer voor de Binnenvisserij	
7	14-01-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Definitieve IPvE/FO kruispunt Zandweg-Europaweg voor inspraak	
8	11-01-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Haalbaarheidsstudie fietsverbinding Nicolaas Beetsstraat	
9	27-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Beleidsregels parkeernormen fiets en auto	
10	22-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Startdocument Herinrichting Donaudreef	
11	22-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Inspraakreactie OV	
12	21-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief van Vervoersarmoede naar Vervoer voor Iedereen	
13	21-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Bestuurlijk Overleg Verstedelijking	
14	15-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Noordelijke Randweg Utrecht uitkomsten Variantenstudie spoor 2, vervolgaanpak en uitvoering moties	
15	15-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Werkzaamheden Sweder van Zuylenweg	

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 27 januari 2022

Ingekomen raadsbrieven 1 december 2021t/m 19 januari 2022

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
16	15-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Vaststelling Voorlopig Ontwerp Moldaudreef	
17	15-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Alliantie Stedelijk OV Utrecht	
18	08-12-2021	Mobiliteit	Raadsbrief Voortgang acties Anders Reizen 2020-2022	

Gemeente Utrecht

Initiatiefvoorstel aan de gemeenteraad

Utrecht onbeperkt toegankelijk

Beleidsvelden	Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare Ruimte en Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen
Kenmerk	volgt
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Raadsleden De Pagter en Gilissen stellen de raad voor te besluiten:

1. Als ontwerpprincipe bij de (her-)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een toegankelijkheidsnorm voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is en dat hier slechts gemotiveerd van kan worden afgeweken.

2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen voor de hele stad gelijk te trekken en aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.

3. In de algemene plaatselijke verordening (APV) een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om handhavend op te treden tegen overhangend of hinderlijk groen.

4. De gewijzigde “Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk” vast te stellen.

5. Het college op te dragen een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen op het Jaarbeursplein en omgeving.

De raadsleden,

Marijn de Pagter Dimitri Gilissen

Gemeente Utrecht

Samenvatting

Onze stad lijkt is niet zo toegankelijk als je misschien zou denken. Iemand die goed ter been is vindt ook als het drukker is en er barrières in de openbare ruimte staan wel zijn of haar weg. Voor mensen voor wie dat niet geldt is het vaak veel lastiger. Denk hierbij aan mensen met een beperking, ouderen of kinderen. Dan kan een verkeerd geplaatste uitstalling of fiets, bankje, terras of geveltuintje opeens een niet te nemen hindernis zijn. Om Utrecht ook voor deze groepen toegankelijk te maken en te houden stellen de initiatiefnemers voor de gemeentebrede norm voor fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte scherper te gaan hanteren en slechts gemotiveerd hiervan af te wijken.

Verder stellen we voor als – stok achter de deur – een mogelijkheid op te nemen in de APV om op kunnen treden tegen groen of andere blokkades die de vrije doorgang beperken en draagt dit voorstel het college op om een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen op het Jaarbeursplein. Op basis hiervan kunnen lessen worden getrokken en nagegaan of het huidige handhavingskader in de APV effectief is.

Context

Aanleiding

Jaarlijks vindt in oktober de ‘Week van de toegankelijkheid’ plaats. Tijdens deze week wordt aandacht gevraagd voor het thema toegankelijkheid, met als doel het vergroten van bewustzijn en het zetten van stappen richting een toegankelijke samenleving voor iedereen. Dat doel onderschrijven de initiatiefnemers: wij willen dat Utrecht een gemeente wordt die toegankelijk is voor iedereen. Utrecht werkt sinds 2007 aan die toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. Doel van het VN-verdrag handicap is het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking. Toegankelijkheid is een belangrijk grondbeginsel van het verdrag.

In juni 2020 heeft de Utrechtse gemeenteraad de Agenda en het Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’ vastgesteld, waarin de ambities voor de komende jaren worden geschetst. Jaarlijks wordt ook de Utrechtse Toegankelijkheidsprijs uitgereikt waarmee de gemeente Utrecht initiatieven die een bijdrage leveren aan het vergroten van toegankelijkheid in het zonnetje zet. In 2020 was Stichting Vrienden van De Roef winnaar van de prijs, de jaren daarvoor vielen o.a. de Voedseltuin Overvecht, Stichting Appeltaartconcerten en Harmonieorkest Vleuten in de prijzen.

De openbare ruimte in Utrecht is schaars, met name rond het Centraal Station en in de oude binnenstad. Dat brengt uitdagingen met zich mee over het verdelen van deze schaarse openbare ruimte: waar kun je je fiets of auto parkeren? Waar kan een ondernemer zijn terras of een uitstalling plaatsen? En vooral: hoe blijft de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen, in het bijzonder voor mensen met een beperking?

We kijken naar toegankelijkheid als een brede maatschappelijke opgave, zowel fysiek als sociaal. Om Utrecht steeds wat meer toegankelijk te maken hebben we onze ogen voor dit initiatief gericht op het vraagstuk van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit hebben we gedaan door de ogen van gebruikers met daarbij in het bijzonder aandacht voor mensen met een beperking. We komen tot de conclusie dat er nog regelmatig ‘barrières’ in het straatbeeld te vinden zijn. In dit voorstel introduceren we een gemeentebrede norm die de minimale eis voor fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte vastlegt. Ook introduceren we een instrumentarium om te kunnen handhaven op deze norm.

Beoogd effect

We willen graag dat Utrecht toegankelijk wordt en blijft voor iedereen. Het doel van de initiatiefnemers is dat een vrije doorgang van 1,5 meter de standaard wordt bij het ontwerp van de openbare ruimte – en dat hier alleen gemotiveerd kan worden afgeweken.

Eerdere besluitvorming en relevante stukken

In chronologische volgorde zijn de volgende besluiten, moties en raadsbrieven van belang.

- Ten aanzien van het plaatsen van fietsen in de openbare ruimte verzocht de raad op 29 juni 2006 om bij het fietsverwijderingsregime te werken met een onderscheid tussen ‘gevaarlijk’ en ‘hinderlijk’ gestalde fietsen.
- Ten aanzien van uitstallingen informeerde het college de raad op 29 januari 2008 dat handhaving van uitstallingen in de binnenstad alleen zal worden voortgezet in “aperte gevallen” (*commissiebrief 29 januari 2008, kenmerk 08.021650, niet online raadpleegbaar*)
- Op 1 december 2009 stelde het college de Regels Uitstallingen Utrecht vast.
- Op 28 maart 2013 stelde de raad de Nota Stallen en Parkeren vast, waarin handhaving op zowel gevaarlijk als hinderlijk gestalde fietsen werd geïntensiveerd. Dit handhavingsbeleid is eind 2013 of begin 2014 aangepast, zoals blijkt uit een raadsbrief van 14 juli 2014.
- Op 30 juni 2016 stemde de raad in met het meerjarenperspectief bereikbaarheid 2016, waarin onder andere was opgenomen op termijn te handhaven op hinderlijk fietsparkeren in gebieden waar voldoende stallingsruimte beschikbaar is. Op dezelfde datum stemde de raad in met “amendement” A27, waarin het college werd opgedragen niet te handhaven op hinderlijk gestalde fietsen en jaarlijks te evalueren of het aantal hinderlijk gestalde fietsen is verminderd.
- Op 22 december 2016 stemde de raad in met de kadernota kwaliteit openbare ruimte
- Op 8 maart 2018 stemde de raad onder andere in met het Terrassenreglement, waarin regels over de vrije doorgang bij terrassen zijn opgenomen.
- Op 29 februari 2020 ontving de raad een brief over het starten van een proef waarbij handhavend wordt opgetreden tegen (brom/snor)fietsen die op invalidenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen staan.
- Op 18 juni 2020 stemde de raad in met het Raadsvoorstel Agenda en Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’
- De raad nam bij de behandeling van het Meerjarenperspectief Ruimte 2020 kennis van de Fietsparkeerbalans 2019.

Huidige situatie

De nalevering van de Utrechtse norm voor toegankelijkheid kan scherper en beter

In het Handboek Openbare Ruimte wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid van de openbare ruimte, maar de praktijk leert dat toegankelijkheid regelmatig als laatste aan bod komt bij de inrichting van de openbare ruimte. Wij willen dat de toegankelijkheid van de openbare ruimte als uitgangspunt aan het begin van het ontwerp van de openbare ruimte wordt gehanteerd, in plaats van als sluitstuk. Voor uitstallingen en terrassen bestaat wel een duidelijke norm. In de Regels uitstallingen Utrecht en het Terrassenreglement 2018 is een norm van 1,50 meter opgenomen.

Wat zijn de regels voor uitstallingen?
Het college stelt regels voor uitstallingen, zoals reclameborden. Deze regels zijn vastgelegd in de Regels uitstallingen Utrecht. Daarin staat onder andere het volgende:

1. een uitstalling mag maximaal 1 meter uit de gevel worden geplaatst; én
2. er moet tenminste 1,50 meter van de stoep[1] beschikbaar blijven.

Verder staat er in de regels dat er geen enkele uitstalling mag worden geplaatst binnen het gebied dat wordt begrensd door de Singels. Dat is opvallend. Iedereen die zich wel eens in de Binnenstad begeeft, weet dat dit verbod in de praktijk niet wordt gehandhaafd.[2] De uitstallingen worden sinds 2008 gedoogd, nadat handhaving op het verbod tot opschudding had geleid. Het college handhaaft alleen in “*aperte gevallen (veiligheid en bruikbaarheid van de weg)*”.

De initiatiefnemers vinden het goed dat uitstallingen in de binnenstad worden gedoogd, maar constateren ook dat de regels door dit gedoogbeleid onduidelijk zijn geworden. Wij doen daarom de suggestie aan het college om de Regels Uitstallingen aan te passen en een algemeen kader te

[1] Officieel: het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de weg.
[2] Het verbod wordt nu tijdelijk wel gehandhaafd in verband met de coronamaatregelen.

hanteren voor het plaatsen van stallingen in de Binnenstad, zoals in de rest van de stad. Dat komt de toegankelijkheid ten goede en zorgt voor duidelijkheid voor ondernemers.

Dit is uitdrukkelijk een suggestie; het college is eventueel aan zet om nieuwe regels vast te stellen. Het ligt voor de hand de aanpassing van de regels nader te bespreken met maatschappelijke partners, zoals CMU, ACO en SOLGU. In voorbereiding op dit initiatiefvoorstel hebben de initiatiefnemers ook met deze en andere partners gesproken.

De regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen zijn niet altijd duidelijk

Op diverse plaatsen in Utrecht zijn de regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen onduidelijk. Zo staat er op veel plaatsen in de stad het verkeersbord E3 (verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen). Toch zijn daar vrijwel altijd fietsen en bromfietsen geparkeerd.



Verkeersbord E3 op Hollandse Toren, achter TivoliVredenburg.

Handhaven van het verkeersbord E3 is moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk. Een overtreding kan namelijk in principe alleen worden bestraft met een boete[3]. Verwijderen kan alleen in uitzonderlijke gevallen.[4]

In de praktijk is het opleggen van een boete onmogelijk. Het is namelijk bijna nooit bekend wie de eigenaar van de fiets is. Er kan alleen een boete uitgedeeld worden als sprake is van “heterdaad”.

Fietsen kunnen dus niet zonder meer op basis van het verkeersbord worden verwijderd. Verwijderen van een fiets kan alleen plaatsvinden op grond van een regel in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Bromfietsen

Overigens kan bij bromfietsen wel altijd een boete worden opgelegd op grond van verkeersbord E3, omdat een brommer een kenteken heeft en er op kenteken kan worden bekeurd. Toch staan er ook regelmatig brommers geparkeerd op deze plaatsen. Er lijkt weinig te worden gehandhaafd.

Hoe zit het met handhaving op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen?

In de APV zijn diverse algemene verboden opgenomen omtrent het plaatsen van fietsen en bromfietsen. Het is in de hele gemeente verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar voertuig te stallen als daardoor:

a. op een voetpad of trottoir de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
c. op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat; of
d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.

De gemeente Utrecht handhaaft niet altijd op deze verboden. In de uitvoering bestaat sinds 2006 een onderscheid tussen “gevaarlijk” en “hinderlijk” gestalde fietsen. Dit onderscheid bestaat uitdrukkelijk niet in de APV.

[3] Deze boete bedraagt op dit moment €35,- voor fietsen en €65,- voor bromfietsen (*Feitenboekje 2020*)
[4] Artikel 170, eerste lid, Wegenverkeerswet

Politieke context

De handhaving op *hinderlijk* gestalde fietsen is al jaren politiek gevoelig. De meerderheid van de gemeenteraad is van mening dat niet (generiek) op hinderlijk gestalde fietsen moet worden gehandhaafd. Met dit voorstel wordt dat besluit uitdrukkelijk niet teruggedraaid.

Wel constateren wij dat er een grijs gebied bestaat tussen *gevaarlijk* en *hinderlijk* gestalde fietsen. Het is voor inwoners, handhavers en ook raadsleden niet duidelijk wanneer een fiets precies *hinderlijk* en wanneer deze *gevaarlijk* is gestald. Mede daarom stellen we in het belang van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor dat het college een proef start om te handhaven op verkeerd gestalde fietsen op het Jaarbeursplein. Op basis daarvan kunnen we lessen trekken en bepalen of de huidige bepalingen in de APV voldoende zijn. Handhaven op het Jaarbeursplein kan binnen het bestaande budget.

Overigens moet handhaven natuurlijk altijd gezien worden als sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen. Met waarschuwingen in de openbare ruimte en het vergroten van bewustwording kan hopelijk al veel worden bereikt.

Er is voldoende ruimte in stallingen rondom het station

De suggestie voor handhaven op het Jaarbeursplein is gekozen omdat er in de omgeving van het Jaarbeursplein voldoende stallingsruimte is. De afgelopen jaren heeft Utrecht veel geïnvesteerd in bereikbaarheid voor de fiets. Een voorbeeld daarvan is het bouwen van (tien)duizenden fietsenstallingen in het stationsgebied en de binnenstad. De eerste 24 uur is het stallen van de fiets gratis.

Uit de Fietsparkeerbalans 2019 blijkt dat er in het Stationsgebied voldoende fietsenstallingen zijn. Gemiddeld zijn bijna 7.000 fietsenstallingen vrij in het stationsgebied. Ook op piekmomenten is er voldoende stallingsruimte. Een meting op een dinsdag in november 2019 tussen 10 en 12 uur wees bijvoorbeeld uit dat ongeveer 20% van de beschikbare stallingen vrij was.[5]

Ondanks dat er veel ruimte is in inpandige stallingen bij het station, staan op veel stoepen en weggedeelten rondom het station fietsen geparkeerd. Niet zelden beperken deze fietsen de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In de bijlage bij dit voorstel hebben wij een aantal voorbeelden uiteengezet.

Vergelijking met andere G4-gemeenten

In voorbereiding op dit voorstel is navraag gedaan bij de andere G4-gemeenten over hun beleid rondom het parkeren van fietsen en brommers. Amsterdam, Rotterdam én Den Haag hebben een bepaling in de APV opgenomen waarin staat dat het college gebieden kan aanwijzen waar het verboden is om fietsen buiten de daartoe bestemde voorzieningen te plaatsen. Amsterdam en Rotterdam maken daarvan actief gebruik, Den Haag alleen als tijdelijke maatregel bij bijvoorbeeld Prinsjesdag of wegwerkzaamheden.

Amsterdam

In Amsterdam zijn gebieden aangewezen rond alle stations, aan- of afmeerplaatsen en drukke plaatsen (zoals rond het Rembrandtplein, Leidseplein, etc.). Verkeerd gestalde fietsen worden na 1 uur verwijderd en naar het Fietsdepot gebracht. Bij een onveilige situatie, bijvoorbeeld als een fiets een nooduitgang blokkeert, kan de gemeente Amsterdam de fiets direct (zonder waarschuwing) weghalen.

Rotterdam

In Rotterdam zijn de gebieden rond de stations aangewezen als plaatsen waar je je fiets alleen in de stallingen, fietsenrekken of andere aangegeven plaatsen mag parkeren. Er zijn duidelijke (brom)fietsparkeerzones ingericht. (Brom)fietsen en scooters die geheel of gedeeltelijk buiten de parkeerzone staan, worden zonder waarschuwing verwijderd en naar Fietspunt gebracht.

[5] Dit bleek uit ambtelijke navraag.

Gemeente Utrecht

Den Haag
In Den Haag maakt het college alleen gebruik van de bevoegdheid in de APV om gebieden aan te wijzen bij evenementen of wegwerkzaamheden. Voorafgaand aan Prinsjesdag worden fietsen bijvoorbeeld gelabeld en zo nodig weggehaald.

Belang van een onbeperkt toegankelijke stad

De vrijheid om te gaan en staan waar je wilt is een groot goed. Tegelijkertijd is dit niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. De openbare ruimte biedt soms (ongewild) een uitdaging voor mensen die minder of niet goed ter been zijn, ouderen of mensen met een beperking. Als Utrecht willen we een stad zijn die welkom is voor iedereen en waar iedereen zich thuis kan voelen. Een minimale norm introduceren voor de toegankelijkheid is dan ook niet een eindpunt maar een startpunt. Als stad maken we werk van een toegankelijke openbare ruimte. Zo zorgen we voor goede verharding waar dat nodig is, zijn er voldoende plekken (bankjes) waar mensen kunnen uitrusten en dragen we als gemeente eraan bij dat er voldoende sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn.

Naast duidelijke regels over wat wel en niet mag, willen we ook een stuk bewustwording creëren dat ‘jouw fiets of uitstalling’ ook iemand anders in de weg kan staan en dat het verstandiger is om een daartoe aangewezen stalling of stallingsplek te zoeken. Als het aan ons ligt draagt de gemeente de boodschap ‘*een toegankelijke stad maak je samen*’ dan ook actief uit en worden mensen op hun gedrag aangesproken alvorens er handhavend wordt opgetreden.

Naar aanleiding van de commissiebehandeling

De initiatiefnemers hebben naar aanleiding van de commissiebehandeling van 4 maart 2021 een aantal zaken aangepast:

- Het beslispunt over 1,5 meter vrije doorgang als norm is geschrapt: de initiatiefnemers willen met deze aanpassing vooral inzetten op het hanteren van en handhaving van de norm. Afwijken kan gemotiveerd.
- De financiële gevolgen voor de twee jaar durende pilot rond het Station en het Jaarbeurs zijn verhelderd in het raadsvoorstel opgenomen.
- De initiatiefnemers kiezen er voor het onderscheid tussen hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen nu niet in de APV te verankeren, maar de evaluatie van de pilot af te wachten.
- Is een bepaling opgenomen in de APV om te kunnen handhaven op overhangend groen of overhangende voorwerpen.

Gemeente Utrecht

Beslispunt (referendabel)	
1	Als ontwerpprincipe bij de (her-)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een toegankelijkheidsnorm voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is en dat hier slechts gemotiveerd van kan worden afgeweken.
Argumenten	
1.1	Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen
	Vrijheid is een groot goed. Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen, ook Utrechters met een beperking.
1.2	Een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter voor voetgangers wordt geadviseerd
	Voetgangers moeten elkaar veilig kunnen passeren. In diverse openbaar raadpleegbare bronnen, zoals de uitgave “Voetpaden voor iedereen” van Bouw Advies Toegankelijkheid, wordt een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter geadviseerd.
1.3	Ruim voldoen aan minimale doorgangsbreedte van 0,90 meter
	Een persoon in een rolstoel of scootmobiel of een persoon met een kinderwagen of rollator heeft een doorgangsbreedte van zo’n 0,90 meter nodig. Het spreekt voor zich dat die doorgangsbreedte van 0,90 in de uitwerking van de norm te allen tijde beschikbaar moet zijn, ook als er straatmeubilair, groenvoorzieningen of geveltuintjes zijn geplaatst. Deze minimale doorgangsbreedte moet overigens ook in de ruimte *boven* de stoep beschikbaar zijn. Takken, bladeren of bloemen die over de vrije doorgang hangen, kunnen de toegankelijkheid belemmeren, met name voor blinden en slechtzienden.
1.4	Het uitgangspunt van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd
	De voorgestelde norm van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd. Zo bestaat dit uitgangspunt al in de Regels uitstallingen Utrecht en het Terrassenreglement.
1.5	Dit sluit aan bij het mobiliteitsbeleid
	In het mobiliteitsbeleid “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” is veel aandacht voor de voetganger. Toegankelijke stoepen zijn een randvoorwaarde voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Op drukke, brede wegen en pleinen is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende. Ook kunnen er (piek)momenten zijn waarop deze norm niet voldoet.
	We kiezen er bewust voor een norm van “tenminste” 1,50 meter te hanteren. Op diverse plaatsen in Utrecht is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende om de toegankelijkheid te waarborgen. Denk aan zaterdagmiddagen in delen van de Binnenstad.
1.2	De norm van 1,50 meter betreft een minimale norm
	Waar er meer ruimte is voor een grotere vrije doorgang moet deze ook worden gecreëerd of gehandhaafd. Dit voorstel beoogt niet om plekken te verkleinen waar er meer ruimte is dan 1,50 meter.
1.3	Niet alle wegen zijn breed genoeg of er is geen stoep
	Niet alle wegen in de gemeente zijn breed genoeg om een vrije doorgang op de stoep te realiseren van 1,50 meter, zeker niet in een monumentale stad als Utrecht. Het

	college kan afwijken van de norm, als er geen mogelijkheid is om een stoep te realiseren van tenminste 1,50 meter. In die gevallen kan een voorbeeld worden genomen aan de richtlijnen van de gemeente Zwolle. Ook is in diverse eeuwenoude straten niet eens sprake van een stoep (bv. Nieuwegracht). Op dergelijke plaatsen kan de vrije doorgang bij een toekomstige herinrichting mogelijk worden gemarkeerd door de kleur in de bestrating.
1.4	In een shared space bestaat geen "*voor voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg*"
	Op plaatsen waar sprake is van een gedeelde ruimte voor verkeersgebruikers (shared space), zoals bijvoorbeeld het Domplein of de Zadelstraat, is er officieel geen voor "voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg". Echter geldt ook daar de norm van een vrije doorgang van *tenminste* 1,50 meter.
1.5	Straatmeubilair of groenvoorziening kan voor korte versmalling zorgen
	Op stoepen die 1,50 meter breed zijn, moeten straatmeubilair of groenvoorzieningen geplaatst kunnen worden. Voor de plaatsing daarvan kan de vrije doorgang kortstondig worden versmald tot 1,20 meter of, in het uiterste geval, 0,90 meter. Een vrije doorgang van 0,90 meter is het absolute minimum om de vrije doorgang voor bijvoorbeeld een rolstoel te garanderen.
1.6	Er zijn uitzonderingen denkbaar
	De norm van 1,50 meter moet uitdrukkelijk *in beginsel* worden gehanteerd. Er zijn tijdelijke uitzonderingen denkbaar, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Het college kan in dergelijke gevallen van de norm afwijken. Tegelijkertijd vinden de initiatiefnemers dat de vrije doorgang ook bij werkzaamheden zoveel mogelijk moet worden gewaarborgd. Een steiger kan bijvoorbeeld ook zo worden opgebouwd, dat voetgangers er onderdoor kunnen lopen.
1.7	Bewustwording is belangrijk, handhaving is sluitstuk
	Het is belangrijk om Utrechters bewust te maken van de toegankelijkheidsnorm. In sommige buurten loopt al een actie "Houd de stoep vrij!". Handhaving van bijvoorbeeld uitstallingen of fietsen is een sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen.
Beslispunt (referendabel)	
2	Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen voor de hele stad gelijk te trekken en aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.
Argumenten	
2.1	Dit zorgt voor eenduidige regels voor uitstallingen in de hele stad
	Buiten de singels wordt de norm van 1,50 meter al gehanteerd voor het plaatsen van uitstallingen. Wij stellen voor die norm ook binnen de singels toe te passen, zodat er eenduidige regels ontstaan in de gehele stad. Dat betekent dat het toegestaan wordt uitstallingen te plaatsen tot maximaal 1 meter uit de gevel, mits een vrije doorgang van 1,50 meter wordt gewaarborgd. Eventueel geplaatste gevelbankjes (zoals toegestaan in het horecakader) zijn dus niet maatgevend; de afstand vanaf de gevel is bepalend.
2.2	Hierdoor blijft de huidige ruimte voor terrassen bestaan
	In het terrassenreglement zijn al normen opgenomen over de minimale doorgangsbreedte.
Kanttekeningen/Risico's	

Gemeente Utrecht

2.1	Door coronamaatregelen wordt nu tegen alle uitstallingen in de binnenstad gehandhaafd
	Het bestaande totaalverbod op uitstallingen in de binnenstad wordt op dit moment wel gehandhaafd als onderdeel van de coronamaatregelen. Om onduidelijkheid te voorkomen is het belangrijk om de invoering van nieuwe regels voor uitstallingen af te stemmen met ondernemers in de binnenstad.
2.2	Op plaatsen met een functiestrook kunnen uitstallingen in de functiestrook
	Op steeds meer plaatsen in de stad wordt een functiestrook ingericht, waar bijvoorbeeld terrassen, parkeerplaatsen, afvalbakken worden geplaatst. Het ligt voor de hand op die plaatsen ook de uitstallingen in de functiestrook te plaatsen. Dit moet dan echter wel worden vastgelegd in de Regels Uitstallingen.
2.3	Het toevoegen van een goot kan helpen om de toegankelijkheid te verbeteren
	Voor blinden en slechtzienden zijn gevels een natuurlijke gidslijn op plaatsen waar geen geleidestrook is. Op plaatsen met uitstallingen kan het dan ook helpen een goot op 1 meter uit de gevel te plaatsen die als geleiding voor de taststok kan dienen. Daarmee wordt tevens duidelijk voor ondernemers tot waar uitstallingen geplaatst mogen worden. Hier moet wat de initiatiefnemers betreft aandacht voor zijn bij (her)inrichtingen.
Beslispunt (referendabel)	
3	In de APV een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om handhavend op te treden tegen overhangend of hinderlijk groen.
Argumenten	
3.1	Beplanting of andere voorwerpen kunnen (indien hinderlijk geplaatst) de vrije doorgang van het wegverkeer of het zicht belemmeren Overhangend groen of andere voorwerpen kunnen gevaar veroorzaken als ze hinderlijk zijn geplaatst. Omdat looproutes worden geblokkeerd of het zicht op de verkeerssituatie word onttrokken. Ook bestaat er een kans dat mensen tegen de beplanting groen of voorwerp aanlopen of -rijden.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	Handhaving dient proportioneel te zijn De initiatiefnemers willen niet dat handhavers met meetlinten en snoeischaren door de buurt gaan lopen. Het artikel in de APV is bedoeld als 'stok achter de deur'. In de toelichting op het artikel geven de initiatiefnemers aan hoe zij naar het vraagstuk van proportionaliteit kijken. De wijziging van de APV maakt het ook mogelijk dat het college aanvullende regels stelt.
3.2	Deze regel betekent ook iets voor de (voorbeeldrol van de) gemeente zelf De gemeente zal actief moeten terugsnoeien op plekken waar loopstromen worden geblokkeerd.
Beslispunt (niet-referendabel)	
4	De gewijzigde "Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk" vast te stellen.
Argumenten	
4.1	Met dit beslispunt wordt de wijziging van de APV juridisch vastgelegd

	De APV moet worden aangepast. Dit beslispunt zorgt voor het vaststellen van deze wijziging.
Kanttekeningen/Risico's	
4.1	Geen
Beslispunt (referendabel)	
5	Het college op te dragen een proef te starten met het handhaven op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen op het Jaarbeursplein en omgeving
Argumenten	
5.1	Zo kan de gemeente ervaringen opdoen met handhaven op verkeerd gestalde fietsen
	Door het starten van een proef kan de gemeente ervaring opdoen en nagaan of de bevoegdheid voor het aanwijzen van gebieden (beslispunt **Error! Reference source not found.**) daadwerkelijk bijdraagt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte en het verbeteren van het aangezicht van de openbare ruimte. Het Jaarbeursplein is geschikt voor een experiment met handhaving op hinderlijk gestalde fietsen, omdat daar toch ook al op gevaarlijk gestalde fietsen wordt gehandhaafd. Het college kan het gebied aanwijzen en in de dagelijkse rondes rond het station meenemen. Dit is ook meegenomen in kosten. De kosten hiervan bedragen circa 25.000 tot 50.000 euro voor bebording en extra communicatie. Communicatie zal noodzakelijk zijn om te voorkomen dat onnodig veel fietsen opgeladen worden en het depot overloopt.
5.2	In het Stationsgebied is voldoende stallingsruimte
	Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er ruim voldoende stallingsruimte is in het Stationsgebied, ook op piekmomenten. Dit gebied is daarom bij uitstek geschikt om te experimenteren met de nieuwe bevoegdheid, bijvoorbeeld op het Jaarbeursplein (sportpark), de omgeving van de grootste fietsenstalling ter wereld of of het nog te ontwikkelen Smakkelaarspark.
Kanttekeningen/Risico's	
5.1	Als de proef succesvol is moet structurele financiële dekking worden gevonden voor continuering of uitbreiding van de handhaving
	Voor een kleinschalige proef in het stationsgebied kan dekking worden gevonden in het bestaande Handhavingsprogramma Openbare Ruimte. Als de proef succesvol is, ligt het voor de hand dat meer middelen moeten worden vrijgemaakt.

Gemeente Utrecht

Financiën
Dit voorstel regelt een juridisch kader dat het college verder kan invullen. Aan het aanpassen van het kader zijn geen financiële gevolgen verbonden.

De initiatiefnemers stellen voor dat het college een proef start met het handhaven op basis van dit nieuwe juridische kader. Deze proef kan in worden gedekt binnen het bestaande handhavingsprogramma Openbare Ruimte, zoals het college ook aangaf bij de behandeling van een motie op 14 november 2019.[6] Op het Jaarbeursplein en rond het station vinden af dagelijkse rondes plaats, handhaving op andere gestalde fietsen kan hierin worden meegenomen. Dit is ook meegenomen in kosten. De kosten hiervan bedragen circa 25.000 tot 50.000 euro voor bebording en extra communicatie. Voortzetting van de proef (na 2 jaar), of uitbreiding naar meer gebieden vereist extra (structurele) dekking.

De nieuwe toegankelijkheidsnorm dient bij nieuwe (her-)inrichtingen te worden geïmplementeerd. Hiervoor geldt feitelijk een overgangsperiode. De meerkosten van de nieuwe norm bij (her-)inrichting zijn verwaarloosbaar.

Vervolg
Het college kan op de volgende wijze uitvoering geven aan dit raadsvoorstel:
- In het stationsgebied een proef starten met het aanwijzen en handhaven van een gebied waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan. Enkele suggesties voor een dergelijke proef:
    - Sportpark Jaarbeursplein
    - Het gebied binnen een bepaalde afstand (bv. 150 meter) van de openbare fietsenstallingen rond het Centraal Station. Hierbinnen valt dan ook het Sportpark op het Jaarbeursplein.

  Andere gebieden die op termijn (na de proef) in beeld kunnen komen zijn:
    - Neude
    - Plein Vredenburg (bijvoorbeeld op marktdagen)
    - Smakkelaarsveld na de voltooiing van de werkzaamheden
- Aanpassen van de “Regels uitstallingen Utrecht”, waarin de uitzonderingspositie voor de binnenstad wordt beëindigd en het plaatsen van uitstallingen in de binnenstad onder voorwaarden mogelijk wordt.
- Aanpassen van overige regelingen, zoals het Handboek Openbare Ruimte, aan de toegankelijkheidsnorm, waarbij deze norm bij de (her)inrichting van straten als uitgangspunt wordt genomen.

Participatie
De initiatiefnemers hebben in voorbereiding op dit raadsvoorstel met diverse maatschappelijke organisaties gesproken. Twee van deze organisaties hebben ook een schriftelijke reactie geleverd op een conceptversie van dit raadsvoorstel.

Centrum Management Utrecht (CMU)
Op dinsdag 6 oktober hebben de initiatiefnemers een conceptversie van dit raadsvoorstel besproken met twee vertegenwoordigers van CMU. Er werd positief gereageerd op het idee om duidelijke regels te stellen ten behoeve van de toegankelijkheid, zowel voor zowel fietsen als voor uitstallingen in de binnenstad. De vertegenwoordigers gaven aan dat ondernemers hun beklag doen dat uitstallingen soms wel worden verwijderd, maar fietsen die op of nabij dezelfde plaats staan niet.

CMU gaf verder aan dat bij een gastvrije stad hoort dat ook duidelijk moet zijn wat wel en niet mag – en verwees daarbij naar de coronamaatregelen. In het kader van de coronamaatregelen worden

[6] Verslag raadsvergadering van 14 november 2019, pagina 84.

fietsen op diverse drukke stoepen, zoals op de Lange Viestraat, actief weggehaald. CMU gaf aan dat dat wat hun betreft een positief effect heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Adviescommissie voor het Ouderenbeleid (ACO)
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de ACO om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 9 juli, het tweede op 29 oktober.

De ACO is positief over dit voorstel. Er moet wat de ACO betreft meer toezicht en handhaving zijn om de toegankelijkheid voor voetgangers in de binnenstad te verbeteren, met name door op te treden tegen het gedrag van fietsers in het voetgangersgebied. De ACO gaf aan zeer te spreken te zijn over het effect van verkeersregelaars die vanwege de coronamaatregelen worden ingezet.

Over uitstallingen merkte de ACO nog op, dat de binnenstad vanwege de hoeveelheid bezoekers onvergelijkbaar is met andere delen van de stad. Uitstallingen plaatsen is geen probleem, maar die kunnen ook korter zijn dan één meter uit de gevel. De initiatiefnemers geven dit graag mee aan het college ter nadere overweging bij het uitwerken van eventuele nieuwe regels voor uitstallingen.

Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu)
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met Solgu om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 29 juni, het tweede op 5 november. Solgu heeft voorafgaand aan het tweede gesprek een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Solgu kan zich in dit raadsvoorstel vinden. De initiatiefnemers zijn blij met de aanvullingen en opmerkingen van Solgu. Mede naar aanleiding van de input van Solgu is ons voorstel aangescherpt, door bijvoorbeeld de absoluut minimale doorgang van 0,90 meter scherper op te nemen. We hebben er echter bewust niet voor gekozen dit in het beslispunt van het raadsvoorstel op te nemen. We stellen immers een norm van 1,50 meter. Dat moet het uitgangspunt zijn. Afwijken van de norm kan weliswaar tot maximaal 0,90 meter, maar we hebben dat met opzet opgenomen bij de argumenten en kanttekeningen bij beslispunt 1.

Fietsersbond
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de Fietsersbond om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 20 juli, het tweede gesprek op 27 november. Voorafgaand aan het tweede gesprek heeft de Fietsersbond een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de constructieve gesprekken met de Fietsersbond. Op diverse terreinen vinden we overeenstemming met de Fietsersbond, zoals het toevoegen van ruimte-efficiënte stallingsplekken op straat in de binnenstad. Het plaatsen van een fiets los op straat kost immers meer ruimte dan een fiets in een rek. Mede daarom hebben we in beslispunt 3 een en ander opgenomen over het duidelijk plaatsen van fietsenstallingen náást de vrije doorgang.

Ten tweede zijn we het eens met de Fietsersbond dat het moet kunnen om je fiets even te stallen als je maar kort ergens moet zijn. Bijvoorbeeld als je iets bij de supermarkt gaat halen, of op de markt. We vinden het echter wel belangrijk dat een fiets óók dan fatsoenlijk wordt gestald – en geen overlast veroorzaakt.

Ten slotte reageren we graag op het relaas van de fietsersbond over het ruimtebeslag van auto's. We snappen dat de Fietsersbond dit punt óók bij dit voorstel aansnijdt, maar willen benadrukken dat het al dan niet opheffen van parkeerplaatsen een volledig losstaande discussie is. Dit voorstel gaat over de vrije doorgang op stoepen, trottoirs en andere wandelpaden. Daar rijden geen auto's – en juist daarom komt het woord "auto" nauwelijks in dit voorstel voor. Als een auto op de stoep parkeert volgt een boete – of wordt de auto weggesleept. Landelijke regelgeving schrijft voor dat fietsen en bromfietsen

moeten worden geplaatst op stoepen. Het is aan de gemeente om regels te stellen voor waar en op welke manier dat mag. Dit voorstel geeft daar handvatten voor.

Communicatie

De gemeente maakt op de website en in andere communicatie vermelding van de toegankelijkheidsnorm van 1,50 meter. De actie “Houd de stoep vrij!” wordt gecontinueerd en waar mogelijk uitgebreid. In de toekomst kan wellicht een stadsbrede campagne worden gestart om de stoepen vrij te houden (bijvoorbeeld: “houd 5 stoeptegels vrij!”).

De Verordening tot Wijziging van de APV Utrecht 2010 wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad. De Verordening treedt een dag na publicatie in werking. Daarna is het van belang dat het college de aanwijzing van gebieden duidelijk in de openbare ruimte communiceert en markeert.

Nieuwe regels rondom uitstallingen worden afgestemd met maatschappelijke partners, zoals Centrum Management Utrecht, Fietsersbond en SOLGU, en daarna gepubliceerd.

Bijlagen

1. Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk
2. Voorbeelden met foto’s
3. Schriftelijke reactie Solgu
4. Schriftelijke reactie Fietsersbond

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, Gemeente Utrecht (Utrecht Onbeperkt toegankelijk)

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelezen het gewijzigde voorstel van de raadsleden Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen d.d. 20 januari 2022,
Gelet op het bepaalde in artikel 149 van de Gemeentewet,

Besluit vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010:

Artikel I
De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2:10 komt als volgt te luiden:

Artikel 2:10 Hinderlijke beplanting of voorwerp

1. Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of daaraan op andere wijze hinder of gevaar oplevert.
2. Het college kan nadere regels stellen over het bepaalde in het eerste lid.

Artikel II
De toelichting bij artikel 2:10 in bijlage A van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 komt als volgt te luiden:

Artikel 2:10 Hinderlijke beplanting of voorwerp
Artikel 2:10 van de APV verbiedt onder meer om beplanting of voorwerpen aan te brengen of te hebben op een zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of dat er op andere wijze voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat. De gemeente zal zelf het goede voorbeeld geven en snoeit waar nodig ook haar eigen groen voldoende terug. Het mag niet zo zijn dat gemeentelijk groen (het zicht op) door de gemeente aangebrachte voorzieningen, zoals straatverlichting, straatnaamborden en verkeersborden belemmert.

Privé-groen moet door de eigenaar/gebruiker van een perceel tot op de erfgrens worden gesnoeid.

Bij handhaving moeten enerzijds de regels strikt zijn ten behoeve van de duidelijkheid, anderzijds moet een redelijke afweging worden gemaakt tussen de ingreep en het resultaat. Het kan zo zijn dat de boom, struik of plant onherstelbaar zal worden beschadigd wanneer deze volledig wordt teruggesnoeid tot de erfgrens.

Uitgangspunt is dat volledig terugsnoeien tot de erfgrens niet nodig is wanneer er “voldoende ruimte” is voor weggebruikers en voetgangers om te passeren. Er is geen sprake van “voldoende ruimte” bij trottoirs met een vrije doorgang van minder dan 1,50 meter.

Het college kan nadere regels stellen met betrekking tot de handhaving van dit verbod.

Artikel III Citeertitel
Deze verordening kan worden aangehaald als: “Verordening tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, Gemeente Utrecht (Utrecht Onbeperkt toegankelijk)”

Artikel IV Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking met ingang van 1 april 2022.

Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 16 december 2021
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. G-J. te Hoonte, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk, dhr. K. Diepeveen, de leden, mw. H. de Boer (GroenLinks), dhr. T. Schipper (SP), mw. S. Schilderman (D66), mw. H. Dekker-Abdulaziz (D66), mw. I. Raaijmakers, dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. D. Bosch (PVV), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. I. El Abassi (DENK), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), mw. I. Sinteur (PvdA), mw. J. Zwinkels (CDA), de commissiegriffier, mw. D. Rijnders.

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Inhoud

Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 1
Aanwezigen 1
Afwezigen 1
1. Opening en mededelingen 2
2. Vaststellen agenda en agenderingen 2
3. Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure) 2
6. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan 3
7. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling 13
Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte - avondgedeelte 14
Aanwezigen 14
Afwezigen 14
1. Opening en mededelingen 14
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 14
7. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling 14
8. Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 19
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 27
Wethouder Van Hooijdonk 27
Wethouder Diepeveen 27
Wethouder Diepeveen 27

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan dat hij de heer Van der Graaf vervangt.

2. Vaststellen agenda en agenderingen

De voorzitter concludeert dat de agenda van vandaag is vastgesteld.

3. Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)

De voorzitter constateert dat de heer De Pagter een mededeling heeft over een eerder vastgesteld agendapunt.

De heer De Pagter (VVD) heeft een mededeling in verband met het raadsvoorstel Visie parkeren en speelvisie. Vanuit Jeugd zijn er schriftelijke vragen gesteld over dit onderwerp. Hij stelt voor deze vragen te betrekken bij het behandelen van deze visie en ook de wethouder Jeugd uit te nodigen.

3.1. Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen

De voorzitter concludeert dat 60 minuten behandeltijd zal worden uitgetrokken.

3.2. Nagekomen agenderingen

3.2.1. Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026

De voorzitter inventariseert of 30 minuten behandeltijd voldoende is.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de PvdD had aangegeven dat de fractie ook graag wilde mee agenderen maar dit is helaas niet meegenomen. Daarnaast wil de partij ook graag het handboek openbare ruimte betrekken. Hij meent dat 90 minuten behandeltijd nodig is.

Wethouder Diepeveen adviseert een ronde technische vragen te houden.

De voorzitter concludeert dat dit de raadsleden vrij staat en dat 60 minuten behandeltijd zal worden uitgetrokken.

3.2.2. Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid

De voorzitter inventariseert of een behandeltijd van 60 minuten voldoende is.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) zegt dat de fractie graag wil aansluiten bij de agendering.

De voorzitter constateert dat dit genoteerd zal worden maar dat zij dit ook nog per mail mag laten weten aan de griffie. Hij concludeert dat 60 minuten behandeltijd zal worden uitgetrokken.

3.3. Agenderingen ter plaatse mede op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

De voorzitter inventariseert of er fracties zijn die ter plaatse zaken willen agenderen.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft dat de fractie naar aanleiding van het regeerakkoord graag wil spreken over mobiliteit en dan specifiek over de A27. De fractie wil hiervoor ook graag de wethouder RO uitnodigen. Er is steun binnengekomen van Student&Starter, VVD, PvdA, PvdD, ChristenUnie, GroenLinks, Stadsbelang Utrecht, PVV en CDA.

De heer Schipper (SP) sluit aan bij het debatverzoek.

De voorzitter concludeert dat aan de discussie die al liep over de brief, het punt uit het regeerakkoord wordt toegevoegd. Hij concludeert dat 105 minuten behandeltijd wordt uitgetrokken.

De heer De Pagter (VVD) wil graag het initiatiefvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk van hemzelf en de heer Gilissen voor de volgende commissie agenderen. Er dient nog een tweede termijn te worden gehouden.

De voorzitter concludeert dat tussen de eerste en tweede termijn een strekt ter vervanging is geschreven en dat in een termijn over dat aangepaste voorstel gesproken kan worden.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat de heer Gilissen het voorstel vanochtend met iedereen heeft gedeeld. Het gaat alleen om het inplannen van de tweede termijn.

De voorzitter concludeert dat het voorstel wordt doorgeleid naar de behandelvoorraad van de volgende commissie. Daar zal de behandeltijd worden vastgesteld.

De heer De Pagter (VVD) constateert dat het voorstel toch niet naar de hele raad is gegaan.

De voorzitter concludeert dat het voorstel de volgende keer terugkomt.

De heer El Abassi (DENK) merkt op dat repatriëren in deze coronatijd niet mogelijk is en dat dit binnen de moslimgemeenschap leidt tot schrijnende gevallen. Gisterenmiddag is er een raadsvoorstel gemaakt en dat wil de fractie graag agenderen voor de eerstvolgende commissie.

De voorzitter constateert dat de eerstvolgende commissie pas 27 januari is.

Wethouder Diepeveen onderstreept de urgentie van dit vraagstuk.

De voorzitter concludeert dat de eerstvolgende commissie al vol is. Er zal besproken worden of dit onderwerp toch kan worden toegevoegd. Er zal 30 minuten behandeltijd worden uitgetrokken. Hij stelt voor dat de visie Spelen niet besproken wordt in de volgende commissie. Er zal 30 minuten behandeltijd afgetrokken worden van de 105 minuten voor de OV-schaalsprong. Het punt over de islamitische begraafplaatsen zal worden toegevoegd aan de agenda voor de volgende commissie.

De heer Van Heuven (PvdD) pleit ervoor om het bomenbeleid de eerstvolgende keer te agenderen.

De voorzitter constateert dat de wethouder voorstelt de behandeltijd voor het raadsvoorstel Transitie recreatieschappen te verkorten naar 30 minuten.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) beaamt dat dit onderwerp in 30 minuten behandeld kan worden.

De voorzitter concludeert dat de visie Spelen van de agenda van de eerstvolgende commissie af gaat. De onderwerpen over de A27, de islamitische begraafplaatsen en de bomen worden toegevoegd aan de agenda. De spreektijden hiervoor worden naar binnen geduwd. Er zal in ieder geval worden begonnen met het agendapunt over de recreatieschappen omdat dit een fatale termijn heeft. Alles wat uiteindelijk niet besproken kan worden, gaat naar de agenda daarna. Hij schorst de vergadering voor vijf minuten.

6. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan

De voorzitter constateert dat met de reacties van belanghebbenden het concept IPvE voor de Maliebaan is aangepast naar een definitieve versie. In het definitieve IPvE wordt omschreven hoe de herinrichting van de Maliebaan eruit komt te zien.

De heer De Pagter (VVD) constateert dat twee jaar geleden de meerderheid van de gemeenteraad besloot voor een variant waarbij de middenbaan van de Maliebaan verdwijnt. Een groep bewoners en omwonenden hadden een petitie gestart met een plan B en hadden meer dan drieduizend handtekeningen opgehaald.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat er een mooie middenbaan blijft maar dat deze alleen niet bestemd is voor auto’s.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat de middenbaan verdwijnt voor autoverkeer en het vrachtverkeer. Afgelopen zondag is de VVD langs de deuren gegaan om te horen hoe de buurt na twee jaar over een en ander denkt. Hieruit bleek dat het plan nog steeds heel gevoelig ligt en dat veel mensen zich er niet in kunnen vinden. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst kwamen er ook veel stemmen voorbij die aangaven dat afgezien moet worden van het plan. Daarnaast is er veel kritiek op de wijze waarop met de inspraak wordt omgegaan. Mensen gaven aan moegestreden te zijn. Wil de wethouder op de participatie reflecteren?

Mevrouw De Boer (GroenLinks) vraagt of het niet logisch is om tegen mensen te zeggen dat er een andere keuze is gemaakt door de raad.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de wethouder twee jaar geleden heeft gezegd, dat als het ontwerp niet slaagt voor de test, dat teruggegaan zou moeten worden naar de tekentafel ofwel de besluitvorming. Dit is het haakje waar veel bewoners hun inspraakreactie op hebben gebaseerd. De bewoners constateren op basis van de simulaties dat een en ander niet kan.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) vraagt waar de heer De Pagter de overtuiging vandaan haalt dat dit plan niet kan?

De heer De Pagter (VVD) verwijst naar een filmpje van omwonenden van de Maliebaan. Hieruit blijkt dat een en ander niet werkt. Vervolgens vraagt hij waarom niet wordt teruggegaan naar de tekentafel. De VVD stelt voor het IPvE zo aan te passen dat alleen verder wordt gegaan met het herinrichten van de ventwegen. Tegelijk met de rioolwerkzaamheden kan een inrichtingsplan worden gemaakt. De besluitvorming over de middenbaan dient uitgesteld te worden.

De heer Bosch (PVV) vraagt waarom de ventwegen moeten worden heringericht.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat die wegen toch opengaan. De herinrichting kan dan meteen meegenomen worden.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) merkt op dat de raad al een besluit heeft genomen over een variant. Verder willen bewoners aan de Maliebaan die zij spreekt, vooral duidelijkheid hebben. Zij merkt op dat de overheid wel betrouwbaar moet zijn.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat die duidelijkheid er nu ook niet is. In maart zijn er weer verkiezingen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) vraagt of de VVD weer van voor af aan wil beginnen na de verkiezingen.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat niet van voor af aan begonnen moet worden. Er ligt een plan B van bewoners.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) hoort de heer De Pagter zeggen dat het feitelijk niet uitmaakt wat de raad beslist omdat er in maart verkiezingen zijn.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat het feitelijk zo is, dat de raad er maar vier jaar zit. Als bewoners in maart een heel andere raad verkiezen, dan kan het voorkomen dat besluiten worden teruggedraaid. De VVD zou graag een onderzoek doen naar een andere variant waarbij de middenbaan open blijft. De partij draagt hierbij ook de variant 1+ van de heer Mol aan. Voordeel hierbij is, dat nu niet het miljoen euro vrijgemaakt hoeft te worden. Dan een aantal punten over het toevoegen van parkeerplaatsen. De fractie vraagt de wethouder te kijken naar het behoud van parkeerplaatsen en het toevoegen van groen. De VVD wil nu liever geen extra geld reserveren. Dit dient te gebeuren bij het MPR in het voorjaar. Op dat moment dient een integrale afweging te worden gemaakt. De fractie zal met een voorstel hieromtrent komen. Vervolgens vraagt de VVD of de wethouder een brief naar de commissie kan sturen met een update van de verkeerscijfers met betrekking tot andere straten in Oost naar aanleiding wat er gebeurt als dit plan wordt ingevoerd of als de middenbaan openblijft. Verder staat in het IPvE dat andere nutsbedrijven worden betrokken bij het werk met werk maken. Kan er ook glasvezel worden aangelegd langs de Maliebaan? Het zou goed zijn om glasvezelaanbieders te betrekken bij het herinrichten van de ventwegen. Tot slot

vindt de fractie dat bewoners zich nog een keer moeten kunnen uitspreken over dit onderwerp. De behandeling dient naar een moment na de verkiezingen te worden getild.

De heer Van Steeg (CDA) merkt op dat er afgelopen dinsdag een raadsinformatiebijeenkomst is geweest. Het CDA constateerde veel onvrede over de oplossing die er nu ligt. Ook het CDA heeft in 2019 tegen het plan gestemd en de partij blijft het moeilijk vinden dat er niet voor gekozen is om de middenbaan bereikbaar te houden voor autoverkeer. Aan de buitenkant zouden dan fietspaden kunnen komen. Dit is een goedkopere en eenvoudigere oplossing. De raad heeft echter een andere keuze gemaakt. Hij dankt de inwoners en insprekers die bij de raadsinformatiebijeenkomst waren en betreurt het dat inwoners het gevoel hebben dat er niet naar hen wordt geluisterd. Er heerst een gevoel dat er een soort tunnelvisie is. Met betrekking tot de rotonde bij de Nachtegaalstraat vraagt het CDA, of die kleiner kan worden gemaakt. Dit zou beter zijn voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat in het alternatieve plan, de bomenrij wordt doorgetrokken waardoor deze heel dicht op het fietspad komt te staan. Is dat wat de heer Van Steeg betreft haalbaar?

De heer Van Steeg (CDA) antwoordt geen bomenexpert te zijn maar wijst erop dat er wel veel ruimte is voor fietsers. De bomen horen bij de historische inrichting maar het is jammer dat voor de oplossing is gekozen waarvoor is gekozen. Welk effect heeft dit?

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat in het historische beeld niet veel auto's passen op de middenbaan.

De heer Van Steeg (CDA) antwoordt dat de inrichting zoals die nu is, juist goed past bij het historische beeld. Een en ander kan dus beter worden gehouden zoals het nu is. Ten aanzien van de parkeerplaatsen en de hoek die daar wordt gemaakt, sluit hij aan bij hetgeen de heer De Pagter heeft gezegd. Het is eenvoudige manier om netjes meer ruimte te creëren. Dan de breedte van de stoep. De voetgangersorganisaties zijn minder blij met het plan omdat er minder ruimte komt voor voetgangers. Hoe kijkt de wethouder hier naar en wat betekent het voor de toegankelijkheid van het gebied? Verder gaat dit plan steeds meer geld kosten. Wat betekent dit en wat betekent dit voor de aansluiting met de Snellenlaan? Deze aansluiting is heel belangrijk voor dit plan.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat de Maliebaan volgens de PVV onnodig op de schop gaat. Met een kleine aanpassing kan veel meer gerealiseerd worden. Het gaat volgens de fractie vooral om doorstroming op het kruispunt met de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat. Hier is alles om begonnen en langzaamaan zijn er steeds meer zaken bij gehaald. Vervolgens gaat hij in op de inspraak. Deze was onvoldoende. Toen de raad het besluit had genomen om door te gaan met variant 3+ heeft de verantwoordelijke ambtenaar nooit meer de klankbordgroep bij elkaar geroepen ondanks herhaalde verzoeken van enkele leden. Kan de wethouder uitleggen waarom dit niet meer is gebeurd? De heer Mol heeft de raad de afgelopen dagen een prachtig feuilleton gestuurd. Langs deze weg wil hij hem daarvoor bedanken. De heer Mol biedt een oplossing die fietsers een route door het groen geeft en die een kruispunt mogelijk maakt zonder stoplichten en zonder extra overlast op de ventwegen. Historisch bezien past dit, het is veel goedkoper en de middenbaan blijft open maar de snelheid wordt teruggebracht naar 30-kilometer per uur. Wat vindt de wethouder van dit plan ofwel 'variant 1+Mol'? Vervolgens vraagt de fractie waar de 2500 auto's moeten blijven? Dit wil de PVV graag inzichtelijk krijgen en de partij sluit ook aan bij de vragen van de heer De Pagter over de verkeersaantallen. Dan het aantal parkeerplaatsen. Er verdwijnen onnodig parkeerplaatsen en dat komt door de norm in verband met het vooruit inparkeren. De Maliebaan parkeert alleen achteruit in. Kan nog eens worden gekeken naar de hoek waarin geparkeerd wordt? Graag een toezegging.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) verbaast zich over de opmerking dat er op de Maliebaan achteruit wordt geparkeerd.

De heer Bosch (PVV) legt uit dat de parkeervakken diagonaal de andere kant op liggen. Er kan daardoor alleen achteruit ingereden worden. Tot slot is de PVV van mening dat er weinig naar de bewoners is geluisterd en de partij hoopt dat de raad alsnog de wijsheid heeft om de variant

1+Mol aan te nemen. Als het voorstel ongewijzigd naar de raad gaat, dan zullen er meerdere amendementen komen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) geeft aan dat bewoners aan GroenLinks hebben gevraagd wat het doel van het plan is. Zij legt uit dat met het plan meer ruimte wordt gegeven aan de voetganger en de fiets en dat het autoverkeer wordt beperkt. Dit past binnen de visie die GroenLinks heeft voor de stad en de leefbaarheid.

De heer Bosch (PVV) vraagt wat er leefbaar is aan een ventweg waar straks al het verkeer overheen moet gaan.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) denkt dat als de snelheid van het autoverkeer wordt teruggebracht naar 30-kilometer per uur dat een leefbare straat ontstaat. Daarnaast komt er op het middenterrein een mooi leefbaar wandelgebied.

De heer Bosch (PVV) vraagt waar de auto's moeten blijven.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) denkt dat een deel van de auto's niet meer door de stad gaat rijden en dat mensen andere soorten van mobiliteit zullen gaan kiezen.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de strook voor de ventweg vier meter breed wordt. Hij vermoedt dat daar niet per se langzamer wordt gereden.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) denkt dat de groene 'inspringeilanden' zullen zorgen voor een verkeer remmend effect. Daarnaast wordt er in- en uitgeparkeerd en dit remt ook af en er blijven ook fietsers rijden.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of GroenLinks kiest voor klinkers of asfalt.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt dat GroenLinks vooralsnog kiest voor het plan zoals dat er nu ligt. Hierin zitten klinkers die zo strak mogelijk in het gelid liggen zodat er zo weinig mogelijk trillingen zijn. Zij vervolgt haar bijdrage met de fase waar een en ander zich nu in bevindt. Op dit moment bevindt een en ander zich tussen het initiële besluit en de definitieve uitwerking van de variant. Dit betekent dat nog wat zaken kunnen worden meegegeven. In eerste instantie is GroenLinks dus blij met het plan maar de fractie heeft nog wel wat aandachtspunten: de aansluiting op de Snellenlaan; het laten terugkomen van de extra parkeerplekken ten koste van groen; en het versmallen van de stoep. De aansluiting op de Snellenlaan is in het IPvE nog niet goed uitgewerkt, ook in de basisvariant. Het is niet duidelijk hoe fietsers en wandelaars vanaf de middenbaan op een goede manier hun weg kunnen vervolgen. Veiligheid is hier een randvoorwaarde bij. Dan het extra parkeren ten koste van het groen. Op basis van de inspraak heeft het college besloten om meer parkeerplekken terug te brengen dan er oorspronkelijk in het plan zaten. De fractie heeft grote moeite met het groen dat wordt opgeofferd hiervoor en daarnaast voldoet de breedte van de stoep die overblijft niet meer aan de eisen uit het gehandicaptenverdrag. Het groen zou in eerste instantie behouden moeten blijven. Pas als blijkt dat de parkeerdruk dusdanig hoog is, zouden er parkeerplaatsen gemaakt moeten worden.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat eraan de noordzijde van de Maliebaan een stuk groen is dat parkeerplaats moest worden en een stuk dat nog niet vergroend kan worden omdat het een parkeerplaats is. Wat zou mevrouw De Boer met dat deel van de noordzijde willen doen?

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt dat dit ervan afhangt hoeveel parkeerplekken de schuine insteek oplevert. Hoe meer groen, hoe beter maar het moet wel realistisch zijn. Voor het opheffen van groen ten koste van parkeerplekken zal de fractie een amendement indienen.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of GroenLinks de wethouder concreet vraagt om de hoek te gaan veranderen zodat de parkeerplaatsen bij het groen niet hoeven te worden ingepast.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt eerst te willen weten of een en ander inderdaad kan. Het is een manier om qua parkeerplaatsen aan de bewoners tegemoet te kunnen komen. Als de hoek hetzelfde blijft, dan wordt wat GroenLinks betreft het groen niet opgeofferd voor parkeren. Vervolgens gaat zij in op het versmallen van de stoep. De stoep aan de oostzijde wordt op

sommige plekken 5 tot 25cm versmald zodat auto's goed kunnen in- en uitparkeren bij de parkeervakken. Dit is een goede manier om aan de wensen van de bewoners tegemoet te komen. Dan de doorsteekjes. Het is niet de bedoeling dat dit brede fietsinsteken worden. Kunnen dit smalle insteken worden in plaats van grote verharde fietspaden? Graag reactie.

De heer De Pagter (VVD) vraagt wat GroenLinks vindt van het verdwijnen van de wandelpaden die er nu zijn.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) antwoordt dat er straks een groot, breed wandelpad ontstaat in het midden. Het is overigens niet heel erg als er wel twee wandelpaden aan weerszijden blijven. De voorkeur van GroenLinks gaat ernaar uit dat het groen wordt.

Mevrouw Sinteur (PvdA) zegt dat de PvdA een voorstander is van meer ruimte voor fietsers, een hoge verblijfskwaliteit en het versterken van groen en de cultuurhistorische waarde. De partij mist alleen wel het draagvlak onder een brede groep van belanghebbenden voor de investering van bijna 5 miljoen euro. Het plan stoelt op optimistische prognoses over de afname van de hoeveelheid autoverkeer. De in het IPvE beoogde inrichting heeft niet de voorkeur. De PvdA steunt de alternatieve variant van bewoners maar helaas is doorgezet op een andere optie. Uit gesprekken is gebleken dat er veel onvrede is over het participatieproces onder andere over het niet meer bij elkaar halen van de klankbordgroep en het nauwelijks overnemen van suggesties van bewoners. De fractie concludeert dat de belofte van samen de stad maken niet wordt waargemaakt en dat dit het vertrouwen schaadt van de burger in de overheid. Welke lessen trekt de wethouder?

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat de raad op een gegeven moment heeft aangegeven dat een bepaalde variant uitgewerkt moest worden. Is het dan niet logisch dat op het moment dat bewoners komen met de oude variant, dat wordt gezegd dat dit een gepasseerd station is?

Mevrouw Sinteur (PvdA) merkt net als de heer De Pagter op, dat er gezegd is dat als een en ander niet zou werken, er teruggegaan zou worden naar de tekentafel. Voor de PvdA zijn er beargumenteerde voorstellen gedaan die laten zien dat terug naar tekentafel gaan een goede optie is. De partij steunt daarom ook de brede oproep van een grote groep belanghebbenden om nu alleen te kiezen voor aanpassing van het kruispunt. Dit was het oorspronkelijke doel voor aanpassing van de Maliebaan. Ten slotte blijven nadelige gevolgen van de gekozen inrichting binnen de normen. Als het plan toch wordt doorgezet, welke monitoring gaat dan plaatsvinden? En kunnen de uitkomsten worden gedeeld met bewoners, ondernemers en de raad?

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de fractie nog steeds enthousiast is over het plan. De PvdD keek alleen wel uit naar een mogelijke versmalling van de middenbaan en naar een meer biodiverse middenbaan. Dit ziet de PvdD alleen niet helemaal terug in het IPvE zoals de partij hoopte. Het aanbrengen van gras is een gemiste kans. Kan in het definitieve ontwerp meer biodiversiteit meegenomen worden? Ten aanzien van het parkeren sluit de fractie aan bij alle fracties die hier iets over hebben gezegd. De PvdD is blij dat GroenLinks oppert om parkeerplaatsen op te offeren om groen aan de noordzijde te handhaven. Groen aan de noordzijde is ook nodig als groene verbinding naar het Hogelandsepark. Hier is overigens meer voor nodig en dit zou tegelijkertijd gerealiseerd kunnen worden bij het aanpakken van de rotonde bij de Snellenlaan. Wat kan de wethouder nu al doen voor het doortrekken van de stedelijke groenstructuur aan de noordzijde? Met betrekking tot parkeerplekken is er ook onderzoek gedaan naar boomwortels. Er blijken plaatselijk wortels aanwezig te zijn maar in het IPvE wordt hier geen actie aan gekoppeld behalve dat erin een vervolgfase een bomeninventarisatie wordt uitgevoerd. Graag de toezegging dat de bomen niet gaan lijden onder de herinrichting. Ook dient de raad direct geïnformeerd te worden als dit wel dreigt te gaan gebeuren. Tot slot is het fijn dat erbij de kruising veel bomen bij komen en dat daarmee de bomenstructuur hersteld wordt.

De heer De Pagter (VVD) vraagt hoe de PvdD aankijkt tegen het plan van de heer Mol om het bomenraster te herstellen.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de heer Mol tegelijkertijd voorstelde om de kruising te versmallen. Hij denkt dat dit verkeerstechnisch geen goed idee is omdat er dan minder auto's kunnen wachten op de voorsortering op de volgende weghelft. Het is een leuk en goed idee om

het bomenraster te herstellen maar dit gaat waarschijnlijk niet in verband met de doorstroming. De PvdD hoort het graag van de wethouder als het anders is. Dan een vraag over een autoluw Maliepark. Dit is iets waar de PvdD van droomt. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst werd geopperd om een knijp of zelfs een knip in te gaan voeren aan de noordzijde van de Maliebaan. Wanneer zou de wethouder zo een instrument gaan inzetten en ziet zij een mogelijkheid om een en ander hieromtrent te gaan onderzoeken in de vervolgfase? Tot slot wordt ook iets geschreven over evenementen en wordt zelfs paardendraverij genoemd. De fractie vraagt paardendraverij uit de plannen te halen.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) zegt dat D66 content is met de plannen. De fractie heeft destijds voor de variant van het college gestemd en wil graag meer ruimte geven aan de fiets en de voetganger. Daarnaast is de cultuurhistorische waarde van belang.

De heer De Pagter (VVD) vraagt wat de inspraak van bewoners doet met het standpunt van D66.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) merkt op dat de bewoners aan de Maliebaan verdeeld zijn en dat de VVD alleen het beeld schetst van de mensen die tegen zijn. Er zijn ook veel bewoners en Utrechters die voor het plan zijn.

De heer De Pagter (VVD) constateert dat de meerderheid van de bewoners tegen is. Dit bleek ook uit de petitie van een paar jaar geleden. De VVD concludeert dat er een besluit is genomen maar onder voorbehoud dat een en ander zou werken.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) zegt dat er geen hard bewijs is, dat een en ander niet werkt. In de simulatie is er drukte tijdens de spits maar de werkelijkheid kan anders zijn. D66 sluit aan bij vragen van de PvdA over de monitoring. Verder is het voor D66 belangrijk dat de middenbaan optisch een lange baan blijft met zo min mogelijk onderbrekingen. De fractie sluit aan bij de vragen die zijn gesteld over de doorsteken. Deze dienen smal en onverhard te zijn en recht te doen aan de Maliebaan en de ventwegen. Er dient op de middenbaan ook ruimte te zijn voor langzame fietsers en voetgangers en er dienen voldoende bankjes te komen. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst opperde de voetgangersvereniging voor iets anders te kiezen dan asfalt. Hoe staat de wethouder hier tegenover?

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wat D66 bedoelt met langzame fietsers.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) zegt dat zij het niet over e-bikes heeft maar over gewone fietsers. Verder vindt D66 het jammer als het tweede wandelpad weggaat. Hoe kijkt het college ertegenaan om dat nu nog te behouden? Als na de inrichting blijkt dat mensen het pad niet meer gebruiken, dan kan het alsnog groen worden gemaakt. Wat parkeren betreft sluit D66 aan bij eerdere sprekers. De partij is geïnteresseerd in het schuiner parkeren en wil graag hetzelfde aantal parkeerplekken behouden. Er dient dan overigens niet in het groen te worden geparkeerd. Voorts sluit de fractie aan bij de opmerking van GroenLinks over de stoepen. Het zou jammer zijn als die onnodig worden versmald. Tot slot de vraag of eraan is gedacht waar mensen hun fiets kunnen laten.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA ook voor een mooie fietsparkeerplek is. De stoep langs de woningen wordt alleen een stuk smaller en dan moet er ook nog een fietsparkeerplek bij. Past dat allemaal?

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) zegt de smalle stoepen niet te steunen. Ze vraagt of er wordt gedacht aan extra plekken voor de fiets. Zij vervolgt haar betoog met de kruising Maliebaan Nachtegaalstraat. D66 vindt de smalle variant interessant en is benieuwd naar de reflectie van de wethouder. Met betrekking tot het oversteken als voetganger vraagt de fractie of het mogelijk is om bij de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaallaan een meer informele oversteekplek te maken zodat de fietsstraat wordt overgestoken en niet de gehele ovonde of rotonde.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) vraagt of zij goed begrijpt dat D66 erom vraagt, om in de bredere variant ervoor te zorgen dat een voetganger minder om hoeft te lopen.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) antwoordt bevestigend. Ten aanzien van de aansluiting op de Snellenlaan sluit zij aan bij eerdere opmerkingen over het doortrekken van de Snellenlaan. Met

betrekking tot de participatie merkt D66 op, het jammer te vinden dat de klankbordgroep niet meer bijeen is gekomen. Kan dit niet alsnog gebeuren bij de verdere uitwerking?

De heer Schipper (SP) zegt het grotendeels eens te zijn met de heer De Pagter. De belofte was dat terug naar de tekentafel zou worden gegaan als een en ander niet zou blijken te werken. De fractie is ervan overtuigd geraakt dat dit plan niet moet worden uitgevoerd.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat de raad in 2019 een variant heeft gekozen die als voorkeursoptie uitgewerkt zou worden. Het is logisch dat in het IPvE dan langs die lijn een plan wordt gemaakt. De fractie is benieuwd naar de beantwoording van de wethouder met betrekking tot de parkeerstroken en de hoek van de parkeervakken. Ten aanzien van de verkeersveiligheid op de kruising Nachtegaalstraat Burgemeester Reigerstraat merkt de fractie op, dat de huidige situatie zo snel mogelijk om verandering vraagt. In het plan zit een fiets ovonde maar op welke manier wordt straks gemonitord of dit een goede oplossing is? De ChristenUnie hoort ook graag iets over de planning van deze herinrichting en merkt op dat begonnen moet worden met het middendeel van de kruising in verband met de fietsstrook. Dan het budget. Er moet geld bij maar kan ook nog aan kostenbeheersing worden gedaan?

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) zegt dat Student&Starter graag meer ruimte ziet voor fietsers en groen en graag ziet dat parkeerplekken en onnodige verkeerslichten verdwijnen. De fractie heeft twee jaar geleden tegen het plan gestemd en met name vanwege het draagvlakaspect. De voorkeur van de fractie is nog steeds plan B. Destijds is de toezegging gedaan om de plannen uit het convenant Zero emissie stadsdistributie versneld uit te voeren. Hoe staat het hiermee? Tot slot sluit Student&Starter aan bij het CDA en GroenLinks met betrekking tot de versmalling van de stoepen en de aansluiting met de Snellenlaan, bij de PVV met betrekking tot de schuine parkeerhoeken en bij D66 met betrekking tot het behouden van het tweede wandelpad.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat al heel lang wordt gezocht naar de juiste formule en dat er intensieve processen zijn doorlopen met de omgeving. Zij geeft aan dat de huidige situatie in ieder geval niet toekomstbestendig is. Eerder is in deze raad al een besluit genomen en met dat besluit is een en ander verder uitgewerkt. Hier zijn nu door de commissie allerlei vragen over gesteld en die zal zij langslopen. Allereerst gaat zij in op vragen over de kruising. Beide varianten kunnen maar de bredere variant heeft de voorkeur omdat auto's dan makkelijker kunnen opstellen en het mogelijk wordt om de bomenstructuur aan te vullen. In de smalle variant komen de bomen erg dicht bij de bestrating.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat bij de brede variant geen twee auto's achter elkaar kunnen staan. Verder vraagt hij of de wethouder onderzoek wil doen naar de bomen.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat er niet veel aan te onderzoeken valt. De bomen staan veel dichter op de verharding wat lastig kan zijn in verband met wortelgroei. Technisch bezien kan de smalle variant maar het college vindt deze wel minder optimaal. Verder is een en ander in de brede variant ruimer bemeten en daardoor meer uitnodigend. D66 vroeg naar het informeel oversteken. Zoals een en ander nu is bedacht, zijn er geen hoogteverschillen. Een voetganger kan daardoor op dezelfde hoogte doorlopen. Een van de inbrengers maakt er een punt van, dat een voetganger een paar meter een bochtje moet maken. Het college denkt dat een en ander voor de voetganger uiteindelijk beter wordt. Er hoeft niet gewacht te worden voor het stoplicht en de voetganger heeft voorrang vanwege de inritconstructie. Dit is een comfortabele situatie. Als de stoep wel rechtgetrokken zou worden, dan staan de bomen in de weg waardoor het lastig is om de verharding te maken. Het college heeft daarom gekozen voor ruimte in het ontwerp. Vervolgens het onderwerp parkeren. Het is passen en meten. Hetgeen nu is ingetekend qua hoek, is de standaard. Hoe rechter die is, hoe groter de ruimte is die nodig is om de bocht te maken. Het wordt lastig om de stoep breder te maken, de parkeerplaatsen rechter en dezelfde rijbaan te behouden. De wethouder heeft een meerderheid van de commissie horen vragen of ernaar gekeken kan worden wat hierin geoptimaliseerd kan worden. Zij denkt dat op een verstandige manier, met het behoud van groen, zoveel mogelijk plekken gecreëerd kunnen worden voor parkeerders zonder dat de rijbaan breder wordt gemaakt en de stoep smaller. Straks wordt nog even teruggekomen op de stoep. Als het gaat over de plekken in het groen, gaat het over 14

plekken. Zij weet niet of die allemaal op die manier gevonden zullen worden maar wellicht wel een aantal. De huidige plekken op de Maliebaan zijn volgens de maatstaven van deze tijd erg smal en klein. Op dit moment heeft men zich gehouden aan de normen van nu en wellicht kan de 'kaasschaaf' er iets overheen waardoor er iets meer plekken kunnen komen. In het voorlopig ontwerp zal gekeken worden wat geoptimaliseerd kan worden.

De heer Bosch (PVV) vraagt of de wethouder het heeft over normen voor vooruit- of achteruit parkeren.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit verschil in relatie tot de normen niet bestaat.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) heeft van bewoners begrepen dat als achteruit wordt ingeparkeerd de draaicirkel kleiner is.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat gewoon een goede situatie gecreëerd moet worden los van hoe mensen hun auto parkeren.

De heer De Pagter (VVD) wil graag duidelijkheid over de parkeerplaatsen en het groen voor de vaststelling van het IPvE.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat dan een voorlopig ontwerp moet worden gemaakt en het IPvE is geen voorlopig ontwerp. In processen kan er wel van alles over afgesproken worden. Vervolgens gaat zij in op de stoepen. De twee meter, de breedte die het nu wordt, is ook qua toegankelijkheid een hele keurige maat. Met betrekking tot het optimaliseren zou de wethouder graag de prioriteit leggen bij het parkeren. Dan de doorsteekjes. Deze worden heel subtiel. De bankjes, het stallen van fietsen en de laadpalen worden meegenomen als wensen voor het voorlopig ontwerp. Met betrekking tot de wandelpaden adviseert zij, om er een te laten vallen omdat er veel wandelinfrastructuur bij komt en omdat er dan meer groen kan komen.

De heer Bosch (PVV) vraagt of het verwijderen van de onverharde wandelpaden kan in het kader van het beschermd stadsgezicht.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit kan.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat bewoners het liefst beide wandelpaden behouden maar dat als er een keuze gemaakt moet worden, zij dan nog liever het oudste fietspad van Nederland willen behouden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het haar beeld is, dat juist het oudste fietspad ter wereld behouden blijft. Mocht dit anders zitten, dan zal het college zich hierop beraden en mensen hierop bevragen in het proces dat nog komt. D66 vroeg ook of tot een andere verharding gekomen zou kunnen worden. Het idee is, om ook andere vormen van recreatie mogelijk te maken zoals skeeleren en dergelijke en daarvoor wel met asfalt te werken. Er zal nagedacht worden over welke kleur. Dan het onderwerp ecologie. Qua biodiversiteit is het op dit moment al een ongelofelijk waardevol stukje Utrecht. Er zijn bijvoorbeeld 75 soorten paddenstoelen en dit schijnt heel bijzonder te zijn en dit heeft ermee te maken dat de grond al eeuwenlang zo weinig is aangeraakt. In de grond zitten hele oude schimmelstructuren. Er wordt geprobeerd in die habitat te blijven waarbij wel stinzenplanten worden toegevoegd en waar het kan de bomenstructuur wordt aangevuld. Hier is in ecologisch opzicht goed over nagedacht. De PvdD vroeg naar de bomen. Hier zal zorgvuldig mee om worden gegaan en in de toekomstige situatie komt hier meer ruimte voor. De riolering ligt dichter bij de bebouwing en zit daardoor niet dicht bij de bomen. Dan de Snellenlaan en het noordelijke deel. Het ontwerp stopt daar. De scope is tweemaal vergroot en een derde maal de scope vergroten leek het college geen goed idee. Er zal aan getakt worden op datgene wat er nu is. Een en ander wordt hierdoor beter dan het nu is. In het voorlopig ontwerp zal een en ander worden uitgewerkt zodat dit inzichtelijk wordt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of de Snellenlaan en de aansluiting daarop, niet rand voorwaardelijk is voor het succes van de herinrichting van de Maliebaan.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het niet rand voorwaardelijk is maar dat dit wel op het verlanglijstje staat. De PvdD vroeg of nagedacht wordt over een knip. Hier wordt op dit moment

niet over nagedacht. Hier is geen aanleiding voor. De PvdD vroeg ook of de groenstructuur doorgetrokken kan worden. Het college heeft het idee dat er iets heel moois gemaakt kan worden met een compacter ontwerp waarmee vergroend kan worden. Student&Starter vroeg hoe het zit met het vrachtverkeer. Er moet bekeken worden hoe dit beperkt kan worden. Er wordt een afslagverbod voor ontwikkeld in overleg met de vrachtsector. Met betrekking tot het punt van de VVD over glasvezel merkt zij op, dat hierover in overleg zal worden gegaan. Ten aanzien van de paardendraverij zegt de wethouder, dat de afspraak is, dat er bij voorkeur geen dieren meedoen in evenementen. Het ontwerp heeft hier verder niets mee van doen en dit voorbeeld zal uit het volgende document worden gehaald. Vervolgens gaat zij in op de effecten en op de vraag van de PVV over waar de auto's blijven. Er gebeuren drie dingen. In de hele stad zijn ontwikkelingen. Zo is het bijvoorbeeld zo, dat hoe dichter bij de Dom wordt gekomen, de afname van automobiliteit groter is. Ten tweede vindt er verspreiding plaats en ten derde 'verdampt' een deel van het autoverkeer doordat mensen andere keuzes maken. Verder is er geen nieuwe informatie dan de informatie die er in 2019 al was. Het model is verder uitgewerkt en het verkeersmodel is stabiel gehouden. Dit betekent dat er is gewerkt met verkeersmodel 3.3. en niet met 3.4.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat er nu een nieuw verkeersmodel is en dat mensen vragen wat dit betekent. Is de wethouder bereid om een en ander met betrekking tot het laatste verkeersmodel en de huidige cijfers naar de commissie te sturen?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat een en ander met het nieuwe verkeersmodel alleen nog maar lager uitkomt en er dus zonniger uitziet. Dan de wachtrij. Deze zal maximaal, dus op het slechtste moment, zeven tot acht auto's bedragen.

De heer Bosch (PVV) zegt niet te kunnen geloven dat dit waar is.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat dit is wat er uit het model komt. Zij stelt voor dat de heer Bosch een afspraak maakt met de deskundige. D66 vroeg naar de Herenroute. Deze wil het college nog steeds stimuleren. Het CDA vroeg of er minder ruimte komt voor voetgangers. Dit is niet de bedoeling. De middenbaan moet prettig worden voor alle gebruikers. Dan het kopje participatie. Het college ziet dat er chagrijn is in de buurt maar wijst erop dat er ook verschillend wordt gedacht in de buurt. Het voorstel dat er nu ligt, is grotendeels door bewoners bedacht. Er is ook een bewonersgroep die heeft gepleit voor het vrijmaken van de middenbaan. Het is dus niet zo, dat er maar een bewonersgroep is met een model. Het college is aan de gang gegaan met het raadsbesluit. Over de variant van de heer Mol is herhaaldelijk met RHDAV gesproken en hij heeft dus individuele gesprekken gehad om op zijn variant in te gaan. De heer Mol kon de verkeersmodellen en de denkwijze van RHDAV uiteindelijk niet delen en vice versa ook niet. In zijn modellen herverdeelt de heer Mol al het verkeer over de ventwegen. Dit is alleen niet de stand van de verkeerskunde. Met betrekking tot de klankbordgroep merkt de wethouder op, dat na zeven jaar het proces is opengebroken. Er zijn toen negen bijeenkomsten geweest over allerlei onderwerpen waarvoor iedereen welkom was.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt dat de klankbordgroep doorgezet moet worden als daar behoefte aan is.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat iedereen mee mag denken in de uitwerking.

Mevrouw Sinteur (PvdA) merkt op dat de bijeenkomsten meer informatieavonden waren. Er werden niet zozeer inhoudelijk argumenten uitgewisseld wat in een klankbordgroep wel gebeurt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dit niet helemaal te herkennen. Mensen zijn wel degelijk in groepjes uiteen gegaan en hebben daarbinnen zaken besproken. Hier zijn vervolgens aanpassingen uit voortgekomen. Vervolgens het kopje financiën. De wethouder bespeurt bij de heer Van Steeg en de heer Wijmenga dat er sprake zou zijn van kostenstijgingen. Dit is niet zo. De scope is tweemaal verruimd en daar hoort meer geld bij. Uiteraard zal geprobeerd worden om de kosten te beheersen en tot nu toe hebben de verkeersprojecten niet veel last van kostenstijgingen. De VVD vroeg of het krediet bij het MPB geregeld kan worden. Dit kan maar een en ander ligt dan wel een half jaar stil. Dit is daarom niet het advies van het college. Er dient verder gegaan te worden en helderheid te worden geschapen. Tot slot het vervolgproces. De VVD vroeg of ook andere varianten onderzocht kunnen worden omdat deze variant niet voldoet. Dit laatste herkent de wethouder niet. Het RHDAV zegt dat de doorstroming, de veiligheid en de

leefbaarheid beter worden. Het frame dat terug naar de tekentafel wordt gegaan als een en ander niet voldoet, herkent zij niet. Externen zeggen dat het een goed idee is en dat de huidige situatie niet toekomstbestendig is. Er is dus geen aanleiding om een en ander anders te doen. De PvdA vroeg of gemonitord kan gaan worden. Dit is inderdaad een van de dingen die met bewoners is afgesproken. Er zal na een jaar gemonitord gaan worden op auto intensiteiten, wachtrijen en geluid en trillingen. Daarvoor zal een nulmeting worden gedaan. De resultaten zullen uiteraard worden gedeeld. Ten slotte de planning. Zij denkt dat een jaar nodig is om de plannen te vervolmaken. In 2023 zou het project dan uitgevoerd kunnen worden. De fasering zal in een later stadium komen.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat de VVD-fractie een aantal moties en amendementen wil indienen. Verder vraagt hij of de wethouder bedoelt, dat de heer Mol twee jaar geleden met Goudappel heeft gesproken. Tot slot vraagt hij de wethouder te monitoren op wachttijden en niet op wachtrijen.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) dankt de wethouder dat naar de ‘parkeerhoek’ gekeken zal worden in de verdere uitwerking. Verder zal de fractie met een motie komen met betrekking tot groen voor parkeren.

Mevrouw Sinteur (PvdA) herhaalt dat de PvdA vooral veel bezwaren heeft gehoord tegen het plan. Daarnaast mist zij de argumenten met betrekking tot waarom de inbreng van de heer Mol niet juist zou zijn. Zij vraagt of diepgaander gereflecteerd kan worden op de participatie.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat de fractie met flink wat voorstellen zal komen.

Mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66) denkt in ieder geval aan een voorstel over het wandelpad.

De heer Bosch (PVV) sluit aan bij de opmerkingen van mevrouw Sinteur. Verder zal hij met de VVD overleggen over hetgeen ingediend kan worden.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat zij niet bij de gesprekken is geweest tussen de heer Mol en RHDAV. Zij heeft begrepen dat is gesproken over zijn andere ideeën over de verkeersmodellen en alternatieven. Verder kunnen de wachttijden worden gemonitord. Tegen de PvdA zegt de wethouder dat zij een argument heeft gegeven voor waarom de aannames van de heer Mol niet kloppen. Hij mist een aantal elementen die in een verkeersmodel heel gangbaar zijn. Verder moet soms geconstateerd worden dat mensen het niet eens worden met elkaar en dienen ook bredere belangen meegenomen te worden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt hoe wordt omgegaan met de zorgen van de mensen bijvoorbeeld over de trillingen.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat mensen niet allemaal dezelfde zorgen hebben. Bij het vorige raadsdebat zijn goede afspraken gemaakt over de trillingen.

De voorzitter concludeert dat 60 minuten behandeltijd uitgetrokken wordt in de raad. Hij herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Van Hooijdonk houdt richting het voorlopig ontwerp, in de ontwerpopgave rekening met de wensen van de commissie inzake het parkeren in relatie tot groen, de normen en de beschikbare ruimte en de parkeerhoek.

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe:

- In de ontwerpopgave richting het VO (medio 2022) rekening te houden met de wensen van de raad inzake het parkeren in relatie met groen, de normen en de beschikbare ruimte (oa parkeerhoek) en de raad daarover te informeren.
- Niet alleen aantal auto’s te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).

Wethouder Van Hooijdo geeft aan dat de resultaten een jaar na de nulmeting komen.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Van Hooijdonk monitort niet alleen het aantal auto's in de wachtrij maar ook de wachttijd. De resultaten komen een jaar na de nulmeting.

7. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt van de agenda van deze middagvergadering wordt gehaald.

De voorzitter schorst de vergadering om 16.55 uur.

Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte - avondgedeelte

Datum 16 december 2021
Locatie Stadhuishal, stadhuis
Verslag door mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. M. Saiah (punt 7) en G. te Hoonte (punt 8), de wethouder, dhr. K. Diepeveen, de leden, dhr. D. Bosse (PvdA), dhr. D. Harris (SP), mw. R. Heijne (GL), dhr. E. v.d. Marel (VVD), mw. Sasbrink (PvdD), dhr. J. Schreuder (D66), mw. T. Sturkenboom (Student&Starter), mw. L. de Vries (PvdD), dhr. J. Wijmenga (CU).

Afwezigen

-

1. Opening en mededelingen

N.v.t.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

N.v.t.

7. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Mevrouw De Vries (PvdD) is blij dat er een nieuwe verordening komt en betreurt het dat dat niet eerder is gebeurd. Haar fractie kan akkoord gaan met de verbeteringen in de verordening, maar heeft nog wel een zestal opmerkingen die ze volgend jaar graag in de visie Ondergrond terug wil zien. Zij verzoekt de wethouder de titel van de verordening te veranderen in ‘Kabels en leidingen en boomwortels’ of simpelweg ‘Ondergrond’ te geven. Ze vraagt waarom het bodemleven geen plek in de verordening heeft gekregen en of de wethouder het met haar eens is dat deze in de verordening en de visie zou moeten terugkomen. Zij vindt dat toezicht en handhaving op bomen beter moet, maar betwijfelt wel of dat verschil zou maken. Zo waren er in De Meern al tweemaal per dag toezichthouders op de locatie. Zij verzoekt de wethouder een hoofdstuk over bomen aan de verordening toe te voegen en daarbij mee te nemen dat werkzaamheden onder de kroon van bomen altijd met de hand moeten gebeuren. Zij vindt het beter dan niets als er tijdelijke bomen worden geplaatst, maar is bang dat die dan een verblijfplaats worden voor dieren en vraagt wat er gebeurt als die bomen ecologische waarde krijgen. Zij vraag of het college daarover heeft nagedacht en hoe. Zij is bang dat nutsbedrijven alleen maar bomen boven de leidingen zullen tolereren als zij elders andere bomen mogen kappen. Ze vraagt of de wethouder het met haar eens is dat tijdelijke bomen moeten worden herplaatst en dat er geen ruilhandel met de stad moet ontstaan. Kan de wethouder er ook rekening mee houden dat er maatregelen genomen worden

die het makkelijker maken om deze bomen op een later moment te verplanten? Zij verzoekt de wethouder om een toezegging dat voor de tijdelijke bomen een aparte categorie in het bomenbeleid wordt gemaakt en dat vanwege de vooraf vastgestelde 15 jaar deze bomen niet mogen meetellen voor het totale bomenbestand, noch voor de een boom per inwonerregel. Zij is blij dat de G4 gaan praten over aanpassing van de Telecomwet en vraagt de wethouder toe te zeggen dat hij daarover in Den Haag gaat praten.

Mevrouw **Heijne** (GL) vindt het goed dat de gemeente meer grip wil krijgen op wat er onder de grond gebeurt en kijkt uit naar de langetermijnvisie. De PvdD vraagt nu aandacht voor de bomen, maar haar fractie heeft dat al eerder gedaan en voorgesteld om die als uitgangspunt te nemen en niet de kabels en leidingen. Zij vindt het belangrijk dat kabels en leidingen zo veel mogelijk gebundeld worden, zodat er ruimte onder de grond is voor bomen en hun wortels en zij vraagt wat de wethouder daarvan vindt. Zij verzoekt dit in een langetermijnvisie te verwerken. De voorliggende verordening is een stap om problemen te voorkomen in de bodem en haar fractie steunt deze.

De heer **Van der Marel** (VVD) is verbaasd dat er nu al een voorstel ligt voor de verordening, terwijl de visie op de ondergrond er nog niet is. Hij vraagt zich af of de volgorde wel juist is. Met betrekking tot de vrijstelling voor gemeentelijke netwerken constateert hij dat er verschillende teksten over bestaan en hij vraagt hoe dit nu precies zit. Hij zou graag zien dat de vrijstellingsbevoegdheden ook gaan gelden voor nutsbedrijven en netwerkbeheerders en stelt voor om artikel 7.4 te schrappen, omdat bij spoedreparaties, de derde partij aan de goden overgeleverd is. Hij vraagt of de netwerkbeheerders blij zijn met de verordening en hoe hun reactie was. Daarnaast wil hij weten hoe het zit met de legesverhogingen en de toeslag van 49 cent per strekkende meter, of met die toeslag een eind komt aan de begroting en wat er gebeurt als er vooronderzoek nodig is. Op deze manier is het een openeindregeling en hij vraagt de wethouder hoe dat zit.

De heer **Wijmenga** (CU) is het eens met mevrouw Heijne over het bundelen van kabels en leidingen of het dieper in de grond leggen daarvan. In het huidige voorstel staat in artikel 8g dat gemeentelijke vergunningen voor warmte geweigerd mogen worden als dit de realisatie van het gemeentelijke energiebeleid belemmert. D66 en zijn fractie hebben al eerder een amendement ingediend over voorrang geven aan bewonerscollectieven en toen is toegezegd dat de passage bedoeld was om de discrepantie tussen hoog en laag te voorkomen, maar de passage in de huidige verordening is breder. Hij vraagt of het college bereid is om de uitleg die bij de warmtevisie deel II is gegeven in de verordening op te nemen. Met betrekking tot de leges zegt hij dat die inmiddels zijn vastgesteld en dat ze in 2022 5% hoger worden. In dit voorstel staat echter een verhoging van de leges van 60%; hij vindt het vreemd om dit toe te passen als de leges net zijn vastgesteld en vindt dat niet netjes richting de stad. Hij vraagt wat er gebeurt als de raad dit jaar deze verhoging van de leges wil laten ingaan.

De heer **Bosse** (PvdA) vindt het goed dat de gemeente meer regie in de ondergrond wil nemen, maar vreemd dat er een verordening wordt vastgesteld die vooruitloopt op de visie en hij vraagt de wethouder hoe dit zit. Hij is ook benieuwd wat marktpartijen vinden van een verhoging van 61,3 % van de leges. Hij mist in de verordening de participatie en verzoekt ervoor te zorgen dat, als de grond wordt opengetrokken, er goed overleg is met de buurt.

De heer **Schreuder (D66)** constateert dat de capaciteit van 5,1 naar 9,5 fte gaat en vraagt of daar verdieping aan gegeven kan worden. Hij wil weten hoe dit met andere plannen coördineert en of de gemeente daardoor meer grip heeft op de ongelukkige samenloop van omstandigheden die kan plaatsvinden. Hij leest in de stukken dat de gemeente hiermee wil sturen op waar hoge warmtebronnen worden ingezet en vraagt om meer helderheid hierover. Hij constateert dat in de visie Klimaatadaptatie iets staat over 60.000 bomen, maar hij kan dat hier niet in terugvinden.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student&Starter) kijkt al lang uit naar de visie ondergrond met daarin politieke keuzes. Zij denkt dat deze verordening nuttig is omdat, als men van het aardgas af gaat, dit een grote rol speelt en daarom steunt haar fractie dit punt. Zij noemt de verwarring erg technisch en is het eens met D66 over de vraag welke veranderingen dit nu oplevert als de gemeente de regie gaat voeren. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) naar de politieke punten die zij ziet, antwoordt ze dat het haar gaat om het instrumentarium en hoe dingen aangepakt worden, juist ook met het oog op van het aardgas afgaan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) mist in het stuk iets over de laadpalen en vraagt waarom het WKO-systeem hier niet van toepassing is. Zij constateert dat het allemaal complexer wordt nu de gemeente de regie neemt en vraagt zich af of het niet eenvoudiger kan. Zij vreest voor een papierwinkel. Daarnaast heeft de gemeente acht weken de tijd om te reageren en ze vraagt wat dat met projecten in de gemeente doet. De gemeente vergroot op deze manier eenzijdig haar rol ten opzichte van de vorige verordening en zij vraagt hoe het zit met de inspraak hierover. Zij wijst op artikel 9, de voorschriften die aan de aanvraag verbonden kunnen worden, en wil weten hoe de gemeente de juiste dingen van toepassing kan verklaren. Zij mist een koppeling met de klimaat-adaptatie en roept de gemeente op om meer in te zetten op verhoging en toezicht op kabels en leidingen die niet meer gebruikt worden. Zij is het eens met de opmerking over de legesverhoging die wel erg fors is.

Wethouder **Diepeveen** zegt dat deze verordening belangrijk is, omdat er in de praktijk veel knelpunten worden ervaren. Utrecht heeft op dit gebied de boel niet op orde en er is veel achterstallig onderhoud, omdat Utrecht een beperkt apparaat heeft en niet eens een handboek. Hij snapt dat de raadsleden liever eerst de visie willen bespreken en daarna de verordening, maar de gemeente doet dit zo, omdat de verordening nu eenmaal superbelangrijk is en de gemeente de regie moet krijgen op het onderhoud. Dat er meer mensen komen, wil niet zeggen dat het zonder meer beter gaat en daarom stelt hij voor verbeteracties te houden door betere samenwerking binnen het huidige apparaat. Zo kan wellicht ook schade aan boomwortels worden voorkomen. De netbeheerders zitten niet op de tribune en daaruit constateert hij dat zij hier blij mee zijn. Zij hebben er namelijk ook last van als er geen gemeentelijke regie is. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of aan de netbeheerders gevraagd is om te reageren, zegt hij dat er overleg is geweest met de netbeheerders, maar hij zal dit nog even navragen. Hij zegt toe een brief te zullen schrijven met een aantal antwoorden en hij hoopt dat deze volgende week donderdag bij de raad ligt. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) dat er politieke keuzes te maken zijn en hoe deze passen in de komende visie zegt hij dat het steeds drukker wordt in de ondergrond. Utrecht wil een dubbel rioolstelsel aanleggen met een extra leiding voor regenwater. Daarnaast moeten er nog laadpalen worden aangelegd en er komt een warmtekabel opslag (WKO). Er moet een visie worden ontwikkeld op het ordenen van de ondergrond en er moet ruimte zijn voor het wortelen van bomen, want bomen kunnen vaak niet geplaatst worden vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen. Daarom moet bundelen het parool zijn en moet de gemeente de regie pakken, omdat dit bij de publieke taak van de overheid hoort. Hier is de visie op de ondergrond voor bedoeld.

De heer **Bosse** (PvdA) vindt het goed dat de gemeente de regie neemt, maar hij wil graag weten hoe dat gebeurt en welke keuzes daarbij gemaakt worden.

Wethouder **Diepeveen** zegt dat er een verhoging van de leges komt om het apparaat te kunnen vergroten. Daarnaast komt er een verlegregeling waarmee gezegd kan worden dat netbeheerders leidingen moeten verleggen en kunnen warmte- of andere leidingen geweigerd worden als ze strijdig zijn met het aardgasvrij maken. De verordening kan dus gebruikt worden om te kunnen sturen op de inzet van een hoge temperatuurverwarming, want het zou zonde zijn om deze te gebruiken voor goed geïsoleerde nieuwbouw.

De heer **Wijmenga** (CU) zegt dat de passage daarover nu wel erg breed is geformuleerd en daardoor lijkt het alsof er meer mogelijkheden zijn om een vergunning te weigeren als het gemeentelijk beleid doorkruist wordt.

De heer **Schreuder** (D66) vraagt of hetgeen vermeld staat bij artikel 8.1.f niet al voldoende ruimte biedt.

Wethouder **Diepeveen** komt hier in de brief op terug. Hij zegt dat bomen en vergroening belangrijke drijfveren zijn voor het maken van de verordening. Het bodemleven speelt daarin een rol evenals het toezicht. Ook andere punten die de Partij voor de Dieren noemt komen volgende maand aan de orde bij de evaluatie van het bomenbeleid. Met betrekking tot de gesprekken over de Telecomwet in G4-verband zegt hij dat het verstandig is om die gezamenlijk te voeren, omdat dit wellicht meer impact heeft. Bundeling van kabels en leidingen, slim ruimtegebruik en het in kaart brengen van de leidingen is belangrijk, omdat de gemeente vaak verrast wordt als er nog oude leidingen liggen. Daar zal nu een bestand van worden gemaakt waarin de leidingen in kaart

worden gebracht. Hij vindt het verzoek om vrijstelling voor kortdurende werkzaamheden ook te laten gelden voor netbeheerders een interessant punt en komt daar nog op terug. Hij zegt dat het toeslagsysteem iets anders is dan het systeem van begroting en dat netbeheerders blij zijn met het toeslagsysteem, omdat dat voorspelbaar en duidelijk is. Op een vraag van de heer **Van der Marel** (VVD) waarom er ook nog met begrotingen gewerkt wordt en waarom die kosten niet onder de genoemde 49 cent vallen, zegt hij daar nog op terug te zullen komen. Hij vindt het onderwerp van de leges wel urgent en hoopt daarom dat de raad daarin wil meegaan. Er zullen mensen worden ingezet op toezicht vanwege aansturing en vergunningverlening en daarom zijn er extra handen nodig. Op een vraag van de heer **Schreuder** (D66) of de gemeente hierop genoeg regie heeft, zegt hij dat het gaat om een tweetrapsraket namelijk nu de verordening en daarna de visie Ondergrond. Wellicht zal het handboek dan op bepaalde zaken nog iets moeten worden aangepast, maar deze verordening bevat vooral no regret-maatregelen. Op een vraag van de heer **Schreuder** (D66) of er dan vanuit de gemeente meer regie komt op de projecten zegt de wethouder dat de regie op de uitvoeringswerkzaamheden voortvloeit uit deze verordening en het handboek om zo te veel overlast in de buurt te kunnen voorkomen. Met betrekking tot de 60.000 bomen zegt hij dat dit voortvloeit uit de visie Klimaatadaptatie. Het door de gemeente op zich nemen van de regie is bedoeld om overlast tegen te gaan en dingen soepeler te laten verlopen. Hij meldt mevrouw Zwinkels dat juristen dit goed hebben bekeken en dat er ook bij andere gemeentes is gekeken hoe zij dat doen.

De **voorzitter** vraagt of de commissieleden nog vragen missen.

De heer **Bosse** (PvdA) mist zijn vraag over participatie en buurtfeesten.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) mist hoe de voorschriften uit artikel 9 proportioneel kunnen worden toegevoegd en haar vraag over het formulier en de acht weken.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) mist haar vragen naar de naam van het document, het bomenleven en een artikel over bomen in de verordening.

De heer **Van der Marel** (VVD) mist zijn vraag over het absolute bedrag in euro's.

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

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **Diepeveen** zegt dat het, in het kader van de energietransitie, verstandig is om de doelen ruim te omschrijven. Er wordt beleid ontwikkeld op de hoog-laag temperatuurverwarming en er is een iets ruimere formulering wat de komende jaren alleen maar kan helpen. De projectbegroting is blijven staan, mocht deze nog nodig zijn, maar hij gaat ervan uit dat deze eigenlijk niet meer nodig is, want standaard wordt gewerkt met 49 cent per strekkende meter en dit is voorspelbaarder en duidelijker. De netwerkbeheerders zijn bij het hele traject intensief betrokken. Er was elk kwartaal een coördinatieoverleg en daarin hebben zij meegekeken en ze hebben een en al begrip voor de situatie. Er is nog wel een discussiepunt over de nadere regels rondom bomen naar aanleiding van werkzaamheden. Het is namelijk verstandig om de regels flink aan te scherpen. De voorschriften van artikel 9 hebben betrekking op de hiërarchie. De reactietermijn bij aanvragen van acht weken is standaard en dit is zelfs landelijk zo geregeld. De titel van het stuk is klassiek, omdat het om vergunningen gaat; maar er is wel oog voor vergroening. De visie op de ondergrond zal veel breder worden. De opbrengst van de leges op dit moment bedraagt een miljoen euro en zal na verhoging circa anderhalf miljoen euro worden. Met betrekking tot participatie is het verstandig om zaken tijdig aan te kondigen en om de wijkkennis mee te nemen. Als de gemeente de regie krijgt, dan kan dit meegenomen worden.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) vraagt nog naar het bodemleven en het opnemen van een artikel over bomen in de verordening zelf, zodat werkzaamheden in de buurt van bomen met de hand worden gedaan.

Wethouder **Diepeveen** zegt dat handmatig graven deel uitmaakt van de nieuwe afspraken bij het werken rond bomen.

Tweede termijn

De heer **Van der Marel** (VVD) vraagt nog naar de mogelijkheid van een positieve beschikking voor netbeheerders, bij het uitblijven van een gemeentelijke reactie als er werkzaamheden moeten worden gedaan.

De heer **Wijmenga** (CU) constateert dat de tarieven die genoemd worden in Utrecht lager zijn dan in omliggende gemeenten. Met betrekking tot artikel 8.1G zoekt hij iets om te voorkomen dat er bij bewonersinitiatieven wordt gezegd dat dat er niet in past, want hij zou het jammer vinden als dat zou gebeuren. Daarom zou hij graag een clausule willen maken dat dat beperkt wordt toegestaan.

De heer **Bosse** (PvdA) is nog steeds niet overtuigd van het nut van deze verordening en vraagt wat er in de praktijk anders gedaan wordt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is bang voor een toename van de bureaucratie en vraagt de wethouder de raad op tijd te informeren hoe het in de praktijk gaat, omdat men daar dan van kan leren.

Wethouder **Diepeveen** zegt toe de raad op de hoogte te zullen houden van het verloop en doet dat nu ook al met de situatie in De Meern. Er kan ook geleerd worden van de invoering van het handboek en hij gaat ervan uit dat bij de visie, die hij medio 2022 verwacht, de ervaringen al meegenomen zullen worden. Omdat er tot nu toe geen handboek met een duidelijke werkwijze ligt, waren zaken voor niemand duidelijk. Hij hoopt dat de raad hierin wil meegaan, omdat Utrecht erg achterloopt. Met betrekking tot artikel 8.1G verzoekt hij de heer Wijmenga meer vertrouwen te hebben in zichzelf, omdat het hier om een realisatie van gemeentelijk beleid gaat.

De heer **Wijmenga** (CU) zegt dat er burgerinitiatieven zijn die wellicht niet in de plannen van de gemeente passen, maar wel goed zijn en daarom zou hij graag zien dat dit artikel niet wordt gebruikt om burgerinitiatieven de grond in te boren.

Wethouder **Diepeveen** vraagt zich af welke burgerinitiatieven strijdig zouden kunnen zijn met de doelen van de energietransitie.

De heer **Wijmenga** (CU) vindt dat men voorzichtig moet zijn met warmtevoorzieningen, maar sommige bewonersinitiatieven zijn anders en dan is het de vraag of het gemeentelijk beleid moet worden aangepast.

Mevrouw **Heijne** (GL) zegt dat in een eerdere discussie al is aangegeven dat initiatieven zo veel mogelijk gefaciliteerd moeten worden. Het lijkt haar daarom sterk als dit artikel gebruikt zou worden om de initiatieven te blokkeren. Zij denkt dat dat wel goed is afgedicht.
Wethouder **Diepeveen** denkt dat het mogelijk is om bij het gemeentelijk beleid met een ‘kan bepaling’ rekening te houden, omdat dit wellicht een toekomstgerichte toepassing van artikel 8 is. Hij zal nog schriftelijk terugkomen op de vraag van de heer Van der Marel over het gelijke speelveld tussen gemeente en partijen.

De **voorzitter** stelt voor dit punt door te geleiden naar de raad van 23 december 2021 voor een discussie van een half uur.

De heer **Van der Marel** (VVD) zou liever zien dat de behandeling van dit punt in januari gebeurt, omdat er ook nog een brief van de wethouder komt.

De **voorzitter** zegt dat de brief voorafgaand aan de raadsvergadering zal komen. Hij constateert dat dit punt als A-punt naar de vergadering van 23 december 2021 gaat met een behandeltijd van een half uur, mits daar ruimte is. De wethouder heeft toegezegd dat er een brief komt over de werkwijze kortdurende werkzaamheden en de wethouder zal in Q2 van 2022 de raad informeren over de eerste ervaringen met de aangepaste verordening bij het toezenden van de visie Ondergrond.

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

De **voorzitter** heropent de vergadering.

8. Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft een toelichting op de stukken.

De heer **Schreuder** (D66) is overtuigd van het belang van de visie Klimaatadaptatie die veel aandacht vereist. Klimaatadaptatie moet een onderdeel zijn van het ruimtelijk beleid. Hij complimenteert de wethouder met het stuk, maar mist nog een aantal zaken. Hij constateert dat de titel hem op het verkeerde been zet, want de visie is voor vijf jaar, maar is ook gericht op 2050 en hij vraagt zich af wat er daartussen gebeurt. Hij vraagt of de ambitie voor de komende drie decennia helder genoeg is. Vastgesteld is dat dit punt nu wordt uitgesteld tot 2023 en hij heeft een aantal vragen. Zo wordt in hoofdstuk 3 de lokale opvang gesteld op 90% van het regenwater. Waterschappen vragen zich af of dat wel voldoende is en hij vraagt de wethouder of de gemeente Amsterdam een hogere ambitie heeft. Met betrekking tot een koele groene verblijfplek voor iedereen op 200 m afstand vraagt hij of deze ambitie al gehaald is. Hij vindt het lastig te beoordelen of de meetwijze voor minimaal 40%, groen, het horizontale vlak en schaduw per loop- op fietsroutes een hogere ambitie is. Op een opmerking van mevrouw **Heijne** (GL) dat er nog goed gekeken moet worden naar de genoemde 200 m, omdat er op dat gebied nog een hele stap gemaakt moet worden, zegt spreker dat hij dat meeneemt als verdieping en hij vraagt of de kaarten niet scherper moeten worden uitgelegd. Op een vraag van mevrouw **Sasbrink** (PvdD) of D66 ook tussendoelen mist, zegt spreker dat zijn fractie die mening deelt. Hij probeert nu aan te scherpen wat er vastgelegd moet worden in het overleg naar 2023 toe. Met het oog op beslispunt 2 vraagt hij zich af hoeveel verder men nu is gekomen met het uitwerken van de klimaatadaptatie en het vastleggen van provinciale nationale afspraken. In hoofdstuk 4 staat een verplichte paragraaf over klimaatadaptatie opgenomen, maar hij vraagt zich af of dat wel de juiste plek is. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of D66 een prioritering voor ogen heeft, antwoordt hij ontkennend, maar hij heeft wel een aantal vragen die belangrijk zijn om mee verder te gaan. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) wat de ambities van D66 zijn, zegt hij het belangrijk te vinden hoe het regenwater wegloopt en hoeveel groen er is. Hij wil duidelijk maken dat hij van mening is dat de raad niet genoeg in handen heeft om te kunnen beoordelen of de ambitie hoog genoeg is en of dit al gehaald wordt. Over de waterriolering zegt hij dat D66 ook op zoek is naar een langetermijnvisie en een ambitieniveau. Hij vraagt zich af of het hier om een extra ambitie gaat of om een noodzaak. Hij is blij met de scheiding van afvalwater en hemelwater. Hij wijst op pagina 27 en 32 en zegt dat grondafvalwater ontstaat door groei van de stad. Hij vraagt of deze stromen met elkaar in de pas lopen. Met betrekking tot de rioolwaterzuivering Overvecht wordt gesproken over uitbreiding, maar hij zou liever zien dat deze verplaatst wordt en hij vraagt de wethouder of het onderzoek daarnaar is gestart en waarom dit niet in de visie staat. Hij overweegt een amendement. Hij stoort zich aan het gebrek aan zorgvuldigheid, omdat er foutieve jaartallen in het stuk staan en vraagt wat de controle hierop is geweest. Hij zal hierover nog een mail sturen. Zijn fractie vindt het lastig om te beoordelen of hiermee nu een visie naar 2050 wordt neergelegd.

De heer **Harris** (SP) vindt de doelen weinig concreet en niet acceptabel. Hij zou graag de klimaatadaptatie willen uitwerken. Zijn fractie mist de tussendoelen en vraagt in hoeverre de raad betrokken kan worden bij het stellen van de tussendoelen. Kosten voor aanpassing van privaat eigendom worden niet in beeld gebracht, maar moeten worden betaald door de eigenaren. Hij denkt dat dit een financieel probleem wordt voor huishoudens met lage inkomens en vraagt het college daarom om een subsidie. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of SP de stukken wel goed heeft gelezen, omdat een aantal punten daar wel degelijk in staat, zoals indicatoren en de subsidieregeling, zegt spreker dat de subsidieregeling breder moet worden en dat de indicatoren er inderdaad in staan. Op een opmerking van de heer **Schreuder** (D66) dat er wellicht een misverstand is, omdat er nog geen indicatoren zijn voor klimaatadaptatie, antwoordt hij bevestigend. Hij waarschuwt voor de toegankelijkheid van onder meer rolstoelgebruikers als er meer gras en groen en minder tegels komen. Hij vindt 2050 te laat als streefjaar, omdat Utrecht ook al de RSU 2040 heeft en hij vraagt het college of de streefdatum niet kan worden aangepast naar 2040. Hij vindt verbetering van de riolering een goede zaak, maar vraagt zich af wie dat gaat betalen. Uit het stuk maakt hij op dat het college het negatief vindt dat grootverbruikers in Utrecht relatief meer betalen. Op een opmerking van mevrouw **Heijne** (GL) dat er een nieuwe systematiek komt waarin dat wordt meegewogen en de vraag of hij dat een goede manier vindt, antwoordt hij

bevestigend. Zijn fractie vindt het een goede zaak dat eigenaren meer moeten betalen dan de WOZ-waarde en zou dat graag willen combineren met de grootverbruikersheffing. Toch vraagt hij waarom het college dat negatief vindt. Onderhoud en vervanging van de riolering is belangrijk en hij vraagt zich af of daarvoor voldoende personeel is. Hij vraagt naar de strategie van het college bij werving van personeel, hoe het college fraude en gesjoemel wil voorkomen bij het verantwoordelijk maken van bedrijfseigenaren voor de opvang van het afvalwater en hoe de handhaving zal zijn. Hij vindt het een goed idee dat particulieren minimaal 90% van de neerslag zelf moeten verwerken, maar vraagt hoe hierop gehandhaafd wordt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is blij met de visie, omdat zo wordt geprobeerd een samenhang te krijgen. Haar fractie heeft al eerder moties ingediend over een seizoenfonds. Zij zou graag zien dat bij nieuwbouw ook ruimte gereserveerd wordt voor waterberging en slim ruimtegebruik. Zij roept op te kijken naar bestaande wijken met hotspots waar wellicht grote stappen gezet kunnen worden en de meeste winst kan worden behaald. Ook zou ze graag zien dat er gekeken wordt naar kwetsbare doelgroepen zoals kinderen en ouderen. Zij roept op mee te gaan op de golf aan initiatieven die er al in de stad is. Zij vindt het goed dat er op doelen wordt gestuurd, omdat er dan ruimte is voor nieuwe maatregelen in de toekomst. Zij vindt de juiste keuze voor particulieren belangrijk, zoals bijvoorbeeld samenwerking met tuincentra en zou graag willen kijken naar oplossingen uit andere beleidsterreinen, omdat een actie op het ene vlak wellicht een negatief effect heeft op het andere vlak. Zij vraagt hoe de nieuwe subsidieregelingen financieel in de praktijk uitpakken en zij ontvangt van de wethouder graag informatie over de nieuwe regeling voor watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed.

Mevrouw **Heijne** (GL) vindt het stuk goed en zegt dat er concrete doelen in staan. Op een vraag van mevrouw **Sasbrink** (PvdD) wat GroenLinks vindt van het feit dat de doelen pas over 30 jaar gehaald worden, zegt zij dat er tussentijds indicatoren en doelstellingen nodig zijn. Haar fractie kan zich vinden in de leidende principes, maar vindt het lastig dat 60% van de gemeentelijke grond niet in handen is van de gemeente waardoor men afhankelijk is van anderen om de doelstellingen te halen. Particulieren worden op verschillende manieren geïnformeerd en gestimuleerd, maar zij zou graag zien dat er ook gezamenlijk wordt geprobeerd de doelstellingen te bereiken. Bij de raadsinformatiebijeenkomst afgelopen week bleek dat mensen uit sociale huurwoningen gezamenlijk de omgeving willen vergroenen en zij roept op die vergroening te combineren met een sociale component en vraagt wat de wethouder daarvan vindt. De klimaatverandering gaat wellicht sneller dan gedacht en daarom moeten de doelen misschien wel eerder gehaald worden dan men nu denkt. Indicatoren zijn belangrijk en daarom zou ze graag een tussentijdse rapportage willen ontvangen. Zij denkt dat de doelstellingen duidelijk zijn en daarom is het niet moeilijk om de indicatoren vast te stellen. Zij vraagt de wethouder waarom er in het stuk staat dat dat wel lastig is, omdat er nog geen landelijke doelstellingen zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) oppert aan te sluiten bij het stuk van de provincie over klimaatadaptief bouwen.

Mevrouw **Heijne** (GL) vindt dat een goed idee.

De heer **Bosse** (PvdA) vraagt wat mevrouw Heijne van het tempo vindt.

Mevrouw **Heijne** (GL) zou liever een goed voorstel willen hebben dan dat er overhaast iets wordt gemaakt dat minder goed is.

Mevrouw **Zwinkels (CDA)** zegt dat het college in 2018 al heeft toegezegd met een visie te zullen komen over het watertakenplan en vraagt waar die blijft.

Mevrouw **Heijne** (GL) ziet ook het belang van de indicatoren, omdat daarmee gemonitord kan worden of men op de goede weg is. Wellicht moeten er nog meer verplichtende maatregelen genomen worden om te voorkomen dat er over een paar jaar dezelfde discussie wordt gevoerd als nu over de indicatoren en ze vraagt wat de wethouder daarvan vindt. Op een vraag van de heer **Van der Marel** (VVD) wat daar de datum van is, zegt zij dat er in België een verplichting bestaat om water dat op eigen grondoppervlak valt op te vangen. Zij zou liever de doelstelling willen verplichten dan de wijze waarop. Op een opmerking van de heer **Van der Marel** (VVD) dat dat al in de beleidskeuze staat die er ligt, zegt zij dat dat er erg voorzichtig staat en dat zij het graag explicieter wil hebben. Met betrekking tot biodiversiteit zou zij graag zien dat zaken snel worden

uitgewerkt en zij verzoekt de wethouder om een toezegging daartoe en om terugkoppeling naar de raad. Een onderzoek naar een koele verblijfsplek binnen 200 m en het vaststellen van prioriteitsgebieden ziet zij met belangstelling tegemoet. Haar prioritering gaat uit naar de meest kwetsbare delen van de stad en naar een deel van de bevolking die veel thuis is en zij zou een en ander graag willen verbinden met sociale doelstellingen. Zij wil graag een hogere ambitie op waterberging en met betrekking tot het nieuwe systeem van rioolheffing vindt zij het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt een goede zaak, evenals klimaatbestendigheid. Zij kijkt uit naar de uitwerking.

De heer **Bosse** (PvdA) leest uit het stuk dat grootverbruikers die nu betalen op termijn dat minder zullen doen en dat voelt niet goed. Hij vraagt of mevrouw Heijne dat eruit wil halen.

Mevrouw **Heijne** (GL) weet niet of dat nodig is. Zij geeft liever aan de wethouder mee dat de raad het prima vindt dat grootverbruikers meer blijven betalen. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) of zij niet liever wil amenderen, omdat de wethouder de rioolheffing op deze visie wil baseren, zegt zij dit liever mee te willen geven aan de wethouder dan een amendement in te dienen. Op een vraag van mevrouw **Sasbrink** (PvdD) of GroenLinks ook vindt dat de heffing voor eenpersoonshuishoudens en grote gezinnen gedifferentieerd moet worden, zegt zij uit te willen gaan van het punt dat de vervuiler betaalt.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student&Starter) mist de visie en denkt dat Utrecht in 2030 blij zal zijn met stadspergola's, waterspeeltuinen en extra bomen in de stad. Zij zou graag zien dat er tussentijds meer controle komt en dat er concrete doelen worden gesteld en zij hoopt dat in 2023 opnieuw hierover gesproken kan worden. Nut en noodzaak komen hierin heel goed naar voren, maar 60% is aan de stad zelf en het is niet altijd mogelijk om iedereen te bereiken. Om het aantrekkelijker en leuker te maken, kan de wethouder wellicht een perspectief maken van de klimaatadaptieve stad. Zij zou graag zien dat er een loket komt voor klimaatadaptatie en het vergroenen van tuinen om versplintering te voorkomen en dat er ook een stappenplan komt. Op een vraag van mevrouw **Heijne** (GL) of de energieadviseur ook kan kijken naar klimaatadaptatie, reageert zij positief en vraagt wat de wethouder daarvan vindt. Er zijn in Utrecht niet veel waterspeeltuinen, maar die zouden kunnen zorgen voor verkoeling in de stad en wellicht kan de wethouder dit meenemen in de visie. Zij is het eens met de SP dat er op het gebied van vergroening veel zaken in staan die al gedaan worden. Zij zou graag willen voorkomen dat groene subsidies alleen terechtkomen en bij goed georganiseerde inwoners en vraagt hoe de wethouder dat ziet. Zij vraagt of de ambitie om pas in 2027 de kwaliteit van het zwemwater te verbeteren kan worden aangepast, hoe het leuker gemaakt kan worden en meer menselijk en hoe er rekening gehouden kan worden met kwetsbare groepen. Zij zou graag zien dat, als mensen versteende plekken willen vergroenen, zij ondersteuning kunnen krijgen en vraagt hoe de wethouder dat ziet.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) is blij met het voorstel, maar zegt dat de conclusies uit het laatste IPCC-rapport van augustus 2021 hierin niet zijn meegenomen. De klimaatcrisis gaat harder dan gedacht. Afgelopen dinsdag is in de raadsinformatiebijeenkomst een aantal goede suggesties gedaan door inwoners uit de bestaande wijken en zij verzoekt om een toelichting wat het college daarmee kan doen. Zij mist in de visie de tussendoelen en verzoekt de wethouder om een toezegging om in 2022 de tussendoelen nog aan de raad voor te leggen. Met betrekking tot biodiversiteit mist zij in deze visie het handelingsperspectief. Zij verzoekt de wethouder om een toezegging om een jaar nadat de visie door de raad is vastgesteld de raad te informeren over de uitwerkingsagenda biodiversiteit, de risico's en de maatregelen die het college op het oog heeft. Zij verzoekt de wethouder om een voorstel te maken om bewoners te faciliteren en te informeren van bewoners en deze diensten op meer plekken in de stad beschikbaar te maken. Zij verzoekt de wethouder om tuinen klimaatadaptief te maken en daaraan een meldingsplicht te verbinden en geen vergunningsplicht. Zij zegt m.b.t. de categorie 'niet urgent' op de prioriteitenladder om daar toe te voegen dat dit binnen twee jaar tot een actie moet leiden. Op het gebied van water en riolering zegt hij dat de kosten voor rioolheffing voor iedereen zullen stijgen en er meer druk zal komen op onderhoud van oppervlaktewater, watergangen en oevers. Zij vraagt aandacht voor natuurvriendelijk maaien, baggeren en onderhoud aan de oevers, maar dat is vaak ook duurder. Zij verzoekt de wethouder toe te zeggen dat biodiversiteit als uitgangspunt wordt genomen bij keuzes voor onderhoud en het bepalen van de hoogte van de rioolheffing. Zij zou graag zien dat de rioolheffing wordt opgesplitst naar grootte van de huishoudens. Op een vraag van de heer **Wijmenga** (CU) om een toelichting op de rioolheffing zegt zij dat de rioolheffing ook voor onderhoud van oevers en oppervlaktewater is en soms zijn werkzaamheden vanaf de oever

goedkoper dan vanaf het water. Daarbij gaat het met machines vaak sneller en goedkoper. Haar fractie is bang dat de kosten omhoog zullen gaan en dat uit kostenbesparing voor een andere wijze gekozen wordt die ten koste gaat van de biodiversiteit, die volgens haar uitgangspunt moet zijn.

Mevrouw **Heijne** (GL) vindt een uitsplitsing naar een- of meerpersoonshuishoudens geen goed idee en zou liever uitgaan van het adagium “de vervuiler betaalt”, dus van de hoeveelheid water en die per huishouden verbruikt wordt. Zij hoopt op een bevestiging van de wethouder.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) is het daarmee eens. Als gemeten kan worden hoeveel afvalwater een huishouden gebruikt, is dat een goed idee.

De heer **Schreuder** (D66) merkt op dat bij punt 6.1 melding gemaakt wordt van een eerlijke verdeling van de woonlasten, maar vraagt zich af of dat al niet een uitgangspunt is voor de uitwerking.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) hoopt ook dat het afvalwater gemeten kan worden en zij vindt het idee van de heer Schreuder fantastisch.

De heer **Van der Marel** (VVD) zegt dat het wellicht eenvoudiger is om te kijken hoeveel water er op de watermeter van een huis staat, omdat dat meestal ook afvalwater is.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vindt dat een scherpe opmerking. Zij zegt dat biodiversiteit op het land niet ten gunste mag gaan van biodiversiteit op het water en zij vraagt hoe het college dan die keus maakt. Met betrekking tot ecologie zegt zij dat vogels in duikers vallen die niet onder water liggen en riooloverstorten mogen eigenlijk niet voorkomen, omdat deze veel zieke en dode dieren veroorzaken. Zij vraagt wat het college doet om de constructies zo te maken dat dierveiligheid gegarandeerd is.

De heer **Bosse** (PvdA) vraagt zich af of mevrouw Sasbrink de nadruk niet erg de andere kant op drijft, namelijk op de dieren. Hij denkt dat er toch vooral moet worden geprobeerd om de mensen in Nederland te beschermen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) zegt dat wat goed is voor dieren, ook goed is voor mensen en dat er daarom goede keuzes gemaakt moeten worden.

De heer **Bosse** (PvdA) zegt dat er keuzes moeten worden gemaakt, omdat je het geld maar een keer kunt uitgeven en hij wil dat graag doen aan dingen die voor mensen belangrijk zijn.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) zegt dat biodiversiteit ook belangrijk is voor mensen. Zij verzoekt het college om de maatregelen voor biodiversiteit te vergroten, zodat Amerikaanse rivierkreeften meer natuurlijke vijanden krijgen. Zij roept de wethouder ook op om bij het Utrechtse oppervlaktewater de ecologische doelstellingen te verhogen en zou liever zien dat dat al volgend jaar gebeurt in plaats van in 2027.

De heer **Wijmenga** (CU) is het eens met de vraag over de tussendoelen. Hij hoort graag meer over het proces van het raadsvoorstel en wil zo spoedig mogelijk dat er meer wordt gedaan aan waterafvoer en het langer vasthouden van het water in de wijken. Er is een aantal suggesties gedaan. Hij vraagt of er naast de groenedakenvisie ook een tuinvisie moet komen en zou graag zien dat particulieren verplicht worden om water dat op het eigen erf valt in de grond te infiltreren.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) denkt dat het verplichtende karakter met de Omgevingswet dichterbij komt. Ze vraagt de heer Wijmenga of hij het ermee eens zou zijn als er een meer gezamenlijke dan een individuele aanpak komt.

De heer **Wijmenga** (CU) vindt het een goed idee om een speelplaats als opvangbekken voor water te reserveren, maar wil wel voorkomen dat de openbare ruimte met zoveel water wordt belast.

De heer **Bosse** (PvdA) vindt dat iedereen mee moet kunnen komen in deze klimaatadaptatievisie. Het is wel een gigantische opgave met hoge bedragen en hij vindt dat spannend. Hij vraagt zich af hoe de 90% opvang op het eigen areaal wordt geregeld en wie dat betaalt.

De heer **Van der Marel** (VVD) vraagt wat de PvdA nivellerende subsidies noemt.

De heer **Bosse** (PvdA) vindt dat de subsidies gegeven moeten worden als er een tuin vergroend wordt, maar als mensen dat al van plan waren, dan is dat niet meer nodig. Het gaat dus vooral om tuinen die normaliter niet vergroend zouden worden. Wat de opvang betreft is het de bedoeling dat de bewoners 90% van het water opvangen. De gemeente doet wat noodzakelijk is bij acute problemen. Hij vraagt zich af waarom er nog overal asfalt wordt aangelegd in de stad, terwijl daar ook klinkers zouden kunnen worden neergelegd en hij vraagt de wethouder naar de reden daarvan. Hij wijst erop dat de schriftelijke vragen die zijn fractie afgelopen zomer heeft gesteld over de rioolwaterzuivering Overvecht nog steeds niet zijn beantwoord. Hij denkt dat onderzoek en actie nodig zijn en vraagt wat de wethouder hiervan vindt. Deze rioolwaterzuivering is de enige stort in Utrecht waar dergelijk vies water naar buiten gaat en hij vraagt zich af hoe dat in andere gevallen gaat.

De heer **Van der Marel** (VVD) vraagt zich af hoe hij vanuit een kaderstellende rol een politieke duiding kan geven. Er zijn al veel vragen gesteld en ook de griffie heeft vragen aangegeven. De klimaattransitie moet haalbaar en betaalbaar zijn, maar niet iedereen is het daarmee eens. Een scherpe positiebepaling van de impact van de maatregelen is belangrijk en daar is Utrecht in geslaagd. Uit de inspraakreacties van de bestuurlijke partners maakt hij op dat de stad Utrecht wel degelijk ambities laat zien. Hij benadrukt dat Utrecht het niet alleen kan en dat bewoners en bedrijven de sleutel tot succes zijn en hij vraagt hoe de wethouder een en ander voor elkaar denkt te krijgen. De stad moet wel veel zelf doen, zoals gebruik van waterdoorlatende tegels en hij is het eens met GroenLinks dat er op korte termijn een herziening van de rioolheffing nodig is. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) hoe de VVD aankijkt tegen een verhoging van de rioolheffing met 1,5% zegt hij dat, als je geen water gebruikt, je 1,5% stijging wel kunt opvangen.

Wethouder **Diepeveen** wijst op de beleidsdoelen en de nationale ambitie om in 2050 als land en als stad klimaatadaptief te zijn, maar om dat te kunnen bereiken moet je eigenlijk gisteren al begonnen zijn. Vanaf nu mag er geen onnodige verstening meer plaatsvinden. De riolering ligt meestal 60-70 jaar en vanuit de raadsinformatiebijeenkomst kwam de vraag hoe het zit met de 90% jaarlijkse neerslag als minimum percentage om vast te houden en te infiltreren. In een zich verdichtende stad is 90% een enorme opgave. Utrecht heeft een andere aanpak dan Amsterdam waar particulieren 100% moeten opvangen. Utrecht wil namelijk meer in de openbare ruimte opvangen dan Amsterdam en daarom wordt samen met waterschappen gekeken naar de mogelijkheden om hogere eisen te stellen. In de komende tijd moet blijken hoe dit ingevuld wordt. Er wordt een landelijke studie gedaan naar toekomstbestendigheid van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal en daaruit moet blijken of aan de waterbergingseisen voldaan is. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) welke waterbergingseisen de gemeente in de openbare ruimte stelt, zegt hij dat de ambitie van 80 mm/h alleen bereikt kan worden als er ontharding op de openbare ruimte wordt toegepast. Op een vraag welk percentage er in de openbare ruimte moet worden opgevangen, kan de wethouder geen antwoord geven en hij zal daar schriftelijk op terugkomen. De ambitie van een koele plek op 200 m afstand wordt lang niet overal gehaald. De kaarten geven hiervan een te positief beeld en dit vraagt dus om precisering. In de groenarme wijken valt de meeste winst te behalen en daar moet als eerste gestart worden met de vergroening. De verplichte klimaatadaptatieparagraaf geeft aan hoe dat moet gebeuren en vervanging en scheiding lopen met elkaar in de pas. Geprobeerd wordt om bij een groeiende stad en een groeiend aantal aansluitingen met de principes van opvang op eigen terrein om de rioolwaterzuiveringsinstallatie Overvecht niet te hoeven uitbreiden. Er is een onderzoek gestart naar verplaatsing van deze installatie en de intentie is om op dat spoor verder te gaan. Hij ontvangt graag nog bericht welke cijfers er niet kloppen.

De heer **Schreuder** (D66) zou liever zien dat in het stuk wordt vermeld dat de rioolwaterzuiveringsinstallatie op een andere plek komt in plaats van dat er een optie tot uitbreiding is.

Wethouder **Diepeveen** deelt die intentie en zal daar nog even naar kijken. Het is de bedoeling dat de raad de tussendoelen gaat vaststellen, waarschijnlijk bij de Voorjaarsnota 2023. Het college zal

nog kijken naar klimaatadaptief bouwen en daar gebruikmaken van en aansluiten bij de plannen van de provincie. In januari 2021 zal er weer een landelijke sessie gehouden worden waar Utrecht ook aan zal deelnemen en geprobeerd zal worden om een en ander te versnellen. Met betrekking tot vergroening en toegankelijkheid zegt hij dat er rekening gehouden zal worden met rolstoelgebruikers, met mensen met een rollator en met zwakke verkeersdeelnemers. Of het mogelijk is om te versnellen naar 2040 kan hij nu nog niet zeggen. Het is zelfs nog niet helemaal duidelijk of de doelen in 2050 gehaald kunnen worden, dus hij verwacht niet dat het eerder gebeurt. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) of hij het goed ziet dat de meeste van de maatregelen rond 2050 moeten plaatsvinden, zegt hij dat er nu een klimmend pad is dat omhooggaat en het is de bedoeling dat dat in 2050 uitmondt in een klimaatadaptief pad. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) of verbeteren van de openbare ruimte in de nieuwe situatie ook bekostigd zal worden vanuit de rioolheffing zegt hij dat er afspraken liggen om breder te kijken. De rioolheffing zal in de komende jaren boven de inflatie stijgen. Op basis van een aantal gronden moet nog eens goed gekeken worden naar de grondslagen en naar wat is ondergebracht in de rioolheffing. Dit is echter een politieke discussie. Op een opmerking van mevrouw **Heijne** (GL) dat grootverbruikers flink mogen betalen zegt de wethouder dat grootverbruikers ook grote vervuilers zijn en dat dat doorklinkt. Hij zegt de heer Bosse toe nog naar de tekst te zullen kijken en wellicht nog met een vervangende tekst te zullen komen. Wat slimme combinaties betreft zal hij daar volgend jaar nog op terugkomen, maar het is de bedoeling dat de succesvolle subsidieregeling groene daken met 3 t wordt uitgebreid. Op een vraag van de heer **Bosse** (PvdA) naar een differentiatie qua inkomens zegt hij dat dit zeker een aandachtspunt is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of er nog bedenkingen meegegeven kunnen worden ten aanzien van maatschappelijk vastgoed.

Wethouder **Diepeveen** vindt dat een goed idee en zal bekijken of daar nog een vorm voor te vinden is. Hij meldt mevrouw Heijne dat het college zich overigens ook richt op collectieven en collectieve aanvragen. Het is de bedoeling dat er nog meer wijkavonden gehouden worden voor zelfbeheerders. Verplichtende regels voor nieuwbouw komen in de omgevingsplanregels en de verwachting is dat dit in 2023 gereed zal zijn. Op een vraag van mevrouw **Heijne** (GL) of er voor bestaande bouw ook verplichtende maatregelen komen, zegt de wethouder dat men daar nog niet aan toe is, maar dat er wel gedacht wordt aan mogelijkheden als watertonnen, geveltuintjes en een groenedakensubsidie. Op een vraag van mevrouw **Heijne** (GL) of het mogelijk is om voorwerk te doen, zegt hij toe daarnaar te zullen kijken. Op een vraag van de heer **Van der Marel** (VVD) of bij rioolvervanging het mogelijk is om eigenaren te dwingen aan te sluiten op de hemelwaterafvoer antwoordt hij bevestigend. Hij heeft waardering voor het wenkend perspectief van mevrouw Sturkenboom en vindt het idee van de klimaatadaptatiebox goed; hij pakt dit graag op. Dit geldt ook voor de suggestie van de waterspeeltuin. Hij daagt de raadsleden uit om het visiestuk nog concreter te maken. Hij constateert dat mevrouw Sasbrink haar integrale bijdrage met de ambtenaren heeft gedeeld en stelt voor om daar schriftelijk op terug te komen in de uitgebreide raadsbrief die hij gaat maken.

De heer **Wijmenga** (CU) heeft een punt van orde en zegt dat het college nu gedwongen wordt om een brief te maken met antwoorden. Hij vindt dit niet bevorderlijk voor de discussie. Hij stelt voor om de tweede termijn pas te houden na ontvangst van de brief van de wethouder, maar hij zou graag zien dat de raadsleden hun bijdrage zo maken dat hun vragen in de vergadering door het college te beantwoorden zijn.

De heer **Schreuder** (D66) sluit zich aan bij het voorstel om de tweede termijn na de brief te houden.

De heer **Bosse** (PvdA) vindt ook dat het debat hier gevoerd moet worden; het is niet de bedoeling dat vragen per brief beantwoord worden.

Mevrouw **Sasbrink** zegt dat haar fractie voorafgaand aan de vergadering al veel technische vragen heeft gesteld en dat zij in de vergadering concrete vragen heeft gesteld. Los van het spreektempo vindt zij het niet eerlijk dat haar bijdrage niet tot een goede reactie leidt.

De **voorzitter** zegt dat de wethouder haar vragen niet kon bijhouden en daarom dit voorstel doet. Het is ook mogelijk om de vergadering nu te schorsen.

De heer **Schreuder** (D66) vindt dat geen goed idee vanwege het late tijdstip. Hij stelt voor om de brief af te wachten en daarna een tweede termijn te houden en vanavond alleen nog de beantwoording in eerste termijn af te maken.

Wethouder **Diepeveen** zal proberen een aantal vragen van mevrouw Sasbrink te beantwoorden. Hij zegt dat de raad over de tussendoelen zal besluiten. In de raadsinformatiebijeenkomst is gesproken over het uitlenen van zaken en om dat op meer plekken te doen en hij vindt dat een goed idee. Differentiatie bij de stelselherziening rioolheffing zal worden meegenomen. Er is aandacht voor het onderhoud en er wordt gewerkt met codes. Het is altijd de vraag wat bekostigd wordt uit de rioolheffing en wat uit de algemene middelen en bij de stelselherziening rioolheffing zal men opnieuw voor deze vraag komen te staan. Met betrekking tot groen langs de oever wordt geprobeerd om verantwoorde keuzes te maken, maar wellicht moet daar nog een tandje bij worden gezet. De vraag over de duikers heeft hij al beantwoord bij de schriftelijke vragen bij de begroting, maar van concrete ideeën of andere constructies wordt hij graag op de hoogte gehouden. Er zijn helaas nog steeds riooloverstorten. Met betrekking tot rivierkreeften is het verstandig om de natuurlijke biotoop te versterken. Wat de hogere kwaliteitseisen voor oppervlaktewater betreft zegt hij dat komende jaren hogere kwaliteitsnormen gehanteerd zullen worden, maar vooralsnog blijft het zoals het nu is. Op een vraag van mevrouw **Sasbrink** (PvdD) of die hogere kwaliteitseisen niet sneller en ambitieuzer kunnen, zegt de wethouder dat hij die vraag zal meenemen. Hij meldt de heer Wijmenga dat hij de gedachte over de tuinenvisie voor particulieren omarmt en zal meenemen. Op een opmerking van de heer **Wijmenga** (CU) dat het beter is om een loket voor dergelijke zaken te hebben, zegt de wethouder dat dat een goed idee is en dat het wellicht iets voor Stadsnatuur 030 is om daarover mee te denken. Hij meldt de heer Van der Marel dat haalbaar en betaalbaar een mooi begrip is, maar als het noodweer toeslaat dan gaat het om enorme bedragen. Hij is bereid om bij de herziening van de systematiek van de rioolheffing ook te kijken naar het watergebruik.

De heer **Bosse** (PvdA) merkt op dat de nieuwe rioolheffing een grote kostenpost is en hij vraagt welke kaders de wethouder daarbij meeneemt.

Wethouder **Diepeveen** verwijst naar het raadsvoorstel en zegt dat het voor de hand ligt dat het onderzoek naar de rioolheffing begint met een brief of een startnotitie waarover in de raad gesproken kan worden.

De **voorzitter** verzoekt de fracties om de vragen die zij nog gemist hebben te delen met de wethouder met een kopie daarvan aan de raadsadviseur. Hij schetst nog even het proces. Er komt een brief van de wethouder waarna dit onderwerp opnieuw geagendeerd kan worden. In de raadsvergadering kan er maximaal een uur over dit onderwerp worden gesproken. Hij verzoekt de commissieleden na te denken over wat zij willen aanpassen aan het raadsvoorstel, zodat in de tweede termijn bepaald kan worden hoe het nu verder moet. Hij constateert dat de raadsleden zich kunnen vinden in het procesvoorstel.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) stelt voor om de wijzigingen in getallen die de heer Schreuder noemde alvast in het stuk te verwerken.

Wethouder **Diepeveen** stelt voor die getallen te noemen in de brief die hij aan de raad gaat sturen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student&Starter) vraag aan D66 of er ook aanpassing van de tekst over de rioolzuiveringsinstallatie nodig is.

De heer **Schreuder** (D66) wil het voorstel van de voorzitter volgen om het te houden bij de technische vervanging.

De **voorzitter** zegt dat er op 27 januari 2022 nauwelijks ruimte is om dit onderwerp te bespreken, omdat die vergadering eigenlijk al vol zit. Als de commissieleden de tweede termijn toch op die datum willen bespreken, dan moet ook worden aangegeven wat er dan niet besproken kan worden. De wethouder heeft toegezegd om de raad door middel van een raadsbrief te informeren over de subsidieregeling voor watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed in Q1 2022.

Wethouder **Diepeveen** heeft daarbij geen datum genoemd en kan die nu ook niet noemen.

De **voorzitter** vervolgt dat de raad in Q1 van 2022 middels een raadsbrief geïnformeerd zal worden over het onderzoek naar de rioolheffing en de kaders daarbij.

Wethouder **Diepeveen** verzoekt dit op Q2 van 2022 te stellen.

De **voorzitter** zegt dat de raadsbrief voor de raadsbehandeling zal worden verzonden. Daarin staat welk percentage de gemeente op eigen terrein aan water gaat infiltreren en een mogelijke tekstaanpassing over mogelijke uitbreiding van de rioolwaterzuivering en een mogelijke tekstaanpassing over de rioolvisie op pagina 44 in relatie met grootverbruikers en de openstaande vragen van de PvdD en mogelijke vragen van andere fracties worden beantwoord. Andere vragen van de fracties kunnen worden gedeeld met de wethouder en de bestuursadviseur en deze kunnen nog aan de brief worden toegevoegd.

Mevrouw **Heijne** (GL) vraagt hoeveel tijd er nodig is voor de tweede termijn; zij zou die graag op 17 januari willen behandelen.

De **voorzitter** betwijfelt of dat op die dag in de agenda past.

De heer **Bosse** (PvdA) zegt dat een en ander ook ligt aan de brief die de raad nog zal ontvangen. Hij merkt nog op dat pagina 44 eigenlijk pagina 54 moet zijn.

De **voorzitter** noteert de wens van mevrouw Heijne om dit punt op 27 januari a.s. te behandelen, maar hij betwijfelt of dat die dag mogelijk is. Hij zegt dat er dan maximaal een half uur bespreektijd mogelijk zou zijn.

De heer **Bosse** (PvdA) wil eerst kijken waar men staat.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) is het eens met de heer Bosse, want in een half uur tijd kan zij geen zeven moties uitleggen.

De **voorzitter** verzoekt de moties tevoren tekstueel al met andere raadsleden te delen. Hij constateert dat het niet lukt om op 27 januari a.s. dit onderwerp te bespreken. Als de commissieleden dat wel willen, dan zullen ze terug moeten naar hun fracties om te bekijken wat er dan van de agenda van de 27e af moet gaan. Hij verzoekt om een voorstel.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.50 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Van Hooijdonk
zal met betrekking tot agendapunt 6, Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan:

- In de ontwerpopgave richting het VO (medio 2022) rekening te houden met de wensen van de raad inzake het parkeren in relatie met groen, de normen en de beschikbare ruimte (oa parkeerhoek) en de raad daarover informeren.
- Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).

Wethouder Diepeveen
Zal m.b.t. agendapunt 7 Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling:

- De raad in Q2 2022 informeren over de voortgang/ervaringen van de uitvoering van de verordening bij het toezenden van de visie ondergrond.

Wethouder Diepeveen
Zal m.b.t. agendapunt 8 Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering:

- De raad middels een raadsbrief in Q1 2022 te informeren over de nieuwe subsidieregeling voor het watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed.
- De raad middels een raadsbrief te informeren in Q2 2022 te informeren over het onderzoek naar de rioolheffing en de kaders daarbij.

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(300/675) 21/T257	Vragenuur 01-07-21	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.	Dierenwelzijn	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren. Wethouder Van Hooijdonk zal met de collega's van de G4 in gesprek gaan over het voeren van actie tegen het gebruik van lijmplanken.	03-10-21 *(stand van zaken) Ambtelijk overleg met G4 heeft plaatsgevonden en dit vraagt nader onderzoek en uitwerking. Zie ook toezegging 21/T256: we komen uiterlijk in Q1 van 2022 terug op beide toezeggingen.*
(301/675) 21/T256	Vragenuur 01-07-21	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.	Dierenwelzijn	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren. Wethouder Van Hooijdonk zal winkeliers die gebruikmaken van lijmplanken, als men die op het spoor komt, een brief schrijven waarin de aandacht wordt gevestigd op het leed dat zij veroorzaken voor de dieren en daar uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 op terugkomen.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(511/675) 20/T493	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een terugkoppeling van gesprekken met de beheerders van de dierenweides over een nieuwe regeling	31-12-21 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in het Duurzaamheidsverslag (30 april 2021) en antwoord 6 in beantwoording SV160 over Vogelgriep in Utrecht (6 juli 2021). Meer info volgt later dit jaar.*
(626/675) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	31-12-21 *(stand van zaken) Motie is overgenomen met duiding van de verschillende bullets. Zie tussenberichten in raadsbrief bij het Duurzaamheidsverslag (30 april 2021), antwoord 11 van beantwoording SV123 over 'Variasetje openstaande schriftelijke vragen III' (8 juni 2021) en beantwoording SV181 over 'Contractverlenging AUHV' (7 september 2021). Meer info volgt later dit jaar, want wij zijn nog in overleg met AUHV.*
(631/675) 19/T488	cie. S&R 07-11-19	Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn - minimabeleid rondom huisdieren	Dierenwelzijn	De wethouder koppelt in het eerste kwartaal van 2020 haar bevindingen van de gesprekken met Amsterdam en Rotterdam over het minimabeleid rondom huisdieren in deze steden per raadsbrief aan de raad terug.	31-12-21 *(stand van zaken) Dit project is vertraagd vanwege corona. We zijn parallel in gesprek met meerdere betrokken partijen (waaronder de Dierenvoedselbank) en onze collega's van Werk & Inkomen. We komen hier uiterlijk in Q4 op terug.*
(63/675) 21/LIS66	Raad 02-12-21		Groen	LIS raad 23 december 2021. Voor zienswijze in handen stellen van het college. De raad ontvangt een voorstel. Plassenschap: reactie graag rond 1 februari 2022	13-01-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(64/675) 21/LIS65	Raad 02-12-21		Groen	LIS raad 23 december 2021. Voor zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. SGL: reactie graag rond 1 februari 2022.	13-01-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(231/675) 21/T326	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad het uitvoeringsprogramma Groen ontvangt in Q1 2022	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(263/675) 21/T285	cie. S&R 24-06-21	VJN 2021	Groen	Wethouder van Hooijdonk zal de commissie in de jaarlijkse rapportage van het groenstructuurplan informeren over de voortgang van de realisatie van de groene ommetjes	24-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(295/675) 21/M259	Raad 15-07-21	13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	M259 Publieksvrije zones voor de Utrechtse biodiversiteit	28-10-21 *(stand van zaken) Deze motie hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(304/675) 21/M253	Raad 15-07-21	13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	M253 Poen voor opschaling groen	16-12-21 *(stand van zaken) Deze motie hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(341/675) 21/T225	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Groen	M175 Groen Tenzij in de praktijk	23-12-21 *(stand van zaken) Deze toezegging hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(404/675) 21/T154	cie. S&R 15-04-21	Muntkade en meer recreatieplekken in de stad.	Groen	De wethouder zegt toe in het voorstel voor Rondje Stadseiland dat eind 2021 naar de raad komt ook openbare toiletten in het gebied rondom de Munt mee te nemen.	31-12-21 *(stand van zaken) Elke keer als er een groene schakel toegevoegd wordt, brengen we dit onder de aandacht via een wijkbericht of in de wijknieuwsbrief, zowel op papier als digitaal. Zo stimuleren wij het maken van ommetjes steeds weer*
(420/675) 21/T124	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Groen	Update toezegging 21/T56 De raad ontvangt uiterlijk in Q3 2021 informatie over de voorgang van het programma Groen groeit mee en de wijze waarop dit programma de Utrechtse ambities kan ondersteunen.	31-12-21 *(stand van zaken) In Groen Groeit Mee wordt gewerkt aan het in beeld brengen van de opgave, kostenraming en verkenning van financieringsmogelijkheden. De intentie is om met alle partijen in de provincie een Pact te sluiten om de ambitie en samenwerking hierop vast te leggen. We komen hier in Q1 van 2022 bij u op terug.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(451/675) 21/T78	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Groen	De raad ontvangt in 2021 een voorstel voor aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) naar aanleiding van de evaluatie herplantplicht.	31-12-21 *(stand van zaken) Eind 2021.*
(452/675) 21/T77	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Groen	De raad ontvangt voor de zomer 2021 de evaluatie van het bomenbeleid.	30-09-21 zie raadsbrief van 22 november 2021 Evaluatie bomenbeleid
(456/675) 21/T68	Raad 18-02-21	Raadsbrief Startdocument Ockhuizen	Groen	De raad ontvangt naar verwachting eind 2021 een voorstel voor een IPvE voor het gebied Ockhuizen.	02-12-21 *(stand van zaken) Het proces voor het IPvE loopt, maar heeft enige vertraging opgelopen. In Q1 van 2022 willen we een raadsbrief sturen met een uitleg over het proces.*
(459/675) 21/T56	cie. S&R 11-02-21	Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen	Groen	De raad ontvangt in Q2 2021 een brief over groen groeit mee en de Utrechtse inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad	31-12-21 *(stand van zaken) Zie toezegging 21/T124: volgt in Q1 van 2022.*
(462/675) 21/T51	Raad 04-02-21	Raadsbrief Bomenweggeefactie en herinneringsbomen	Groen	De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 informatie over het verloop van de bomenweggeefactie en het planten van de herinneringsbomen.	30-09-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Campagne weggeefbomen en herinneringsbomen' van 22 september 2021.*
(512/675) 20/T492	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 3e kwartaal 2021 een brief over het verder realiseren van de groenstrategie als uitwerking van de RSU	31-12-21 *(stand van zaken) Zie toezegging 21/T326: dit wordt Q1 van 2022.*
(513/675) 20/T490	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over een mogelijke verbreding van het initiatief in Hoograven waar bewoners een briefje in de bus ontvingen met gesuggereerde wandelroutes in de buurt	31-12-21 Elke keer als er een groene schakel toegevoegd wordt, brengen we dit onder de aandacht via een wijkbericht of in de wijknieuwsbrief, zowel op papier als digitaal. Zo stimuleren wij het maken van ommetjes steeds weer
(514/675) 20/T489	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e helft 2021 een plan over de inrichting van de recreatiefunctie in de regio (recreatieschappen)	31-12-21 Zie raadsvoorstel transitie recreatieschappen (16 dec in raadscie MGOR)

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(534/675) 20/T404	Raad 05-11-20	LIS raad 5 november 2020	Groen	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de ontwikkelingen die de landgoederen raken (o.a. Omgevingsvisie USP, Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27) en de acties die dat van de landgoederen vraagt met aandacht voor de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(141/675) 21/M375	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Markten en Havens	M375 Op naar een bontvrij Utrecht stap 2	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(142/675) 21/M374	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Markten en Havens	M374 Verbod op verkoop levende krabben en kreeften op markten.docx	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(203/675) 21/T358	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Markten en Havens	Wethouder Diepeveen zal in de Voorjaarsnota 2022 met een voorstel voor een eerlijke en toekomstbestendige verdeling van de haventarieven komen.	03-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(345/675) 21/T220	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Markten en Havens	M166 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden voor boten in Utrecht	23-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(118/675) 21/M430	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M430 Geen onderscheid feestdagen bij parkeerbelasting	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(119/675) 21/T427	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M429 Ook kleinere woningen verdienen een goede fietsstalling	25-02-22 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief beleidsregels parkeernormen fiets en auto van 27 december 2021
(120/675) 21/T426	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M428 Gezamenlijke fietsstalling woningen boven de 50m2	25-02-22 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief beleidsregels parkeernormen fiets en auto van 27 december 2021
(121/675) 21/T425	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M426 Garant voor parkeren op afstand	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(122/675) 21/T424	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M425 Fietsparkeren in de wijk	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(190/675) 21/T374	Raad 15-07-21	RV Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het vierde kwartaal - zo mogelijk voor de behandeling van de programmabegroting - terugkomen op het gebruik van de U-pas, waarbij het gebruik van de U-pas voor het ov betrokken zal worden.	12-11-21 De toezegging is afgedaan in de raadsbrief vervoersarmoede van 22-12-2021.
(192/675) 21/T372	Raad 15-07-21	RV Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de intelligente stoplichten op de site aangeven.	31-12-21 *(stand van zaken) Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: 'anders reizen' van 8 december 2021.*
(207/675) 21/T354	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonkzal binnen de bestaande middelen bekijken wat kan worden gedaan om de Nicolaas Beetstunnel dichterbij te brengen en daarover in Q4 rapporteren	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief Nicolaas Beetsstraat van 11-01-2022.
(208/675) 21/T352	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het najaar komen met een brief over de wijze waarop het college omgaat met de verschillende aanbevelingen uit de raadstoets.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(233/675) 21/T324	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad met een brief te informeren in Q1 2022 over het beleid rondom shared spaces en ervaringen in andere steden specifiek vanuit het perspectief van toegankelijkheid.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(234/675) 21/T323	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om jaarlijks met een uitvoeringsagenda te komen gelijktijdig met het MPB (bij de VJN) over de uitvoering van de maatregelen die genoemd staan in het mobiliteitsplan (Q2 2022).	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(286/675) 21/M285	Raad 15-07-21	15 Raadsvoorstel Zienswijze Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief	Mobiliteit	M285 Sterke lobby met een vervoersregio	16-12-21 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief alliantie stedelijk OV Utrecht van 15 december 2021.
(316/675) 21/T247	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M276 Autostraten omzetten in fietspaden	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(318/675) 21/T243	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M272 Erven 15 waar het kan	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(319/675) 21/T242	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M271 Veilige fietsroutes naar school	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(320/675) 21/T241	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M270 Rol van de overheid bij deelmobiliteit	16-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: 'anders reizen' van 8 december 2021.
(330/675) 21/M146	Raad 08-07-21	3 JS 2020	Mobiliteit	M146 Overnemen aanbevelingen raadstoets bereikbaarheid	23-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(333/675) 21/T234	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	M210 Deelmobiliteit ook voor ouderen en mindervaliden	23-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: 'Anders Reizen' van 8 december 2021.
(353/675) 21/LIS44	Raad 06-07-21		Mobiliteit	LIS raad 15 juli 2021. Vervolgpetitie “Een veilige en toegankelijke straat" - zoals op 1 juli 2021 aangeboden aan de voorzitter van de gemeenteraad. Ter afdoening in handen stellen van het college met het verzoek dit te betrekken bij de in voorbereiding zijnde voorstellen inzake het voetgangersgebied (incl. bijbehorende participatie). Noot griffie: n.a.v. een vraag van raadslid Jan Wijmenga op 15 juli 2021 over de ingediende petitie heeft de wethouder bevestigd dat dit raadsvoorstel in Q4 2021 naar de raad zal worden verzonden en dat deze bewoners hierbij worden betrokken. De raad wordt over de afweging geïnformeerd door het college.	20-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(374/675) 21/T191	cie. S&R 27-05-21	Raadsbrief 6e bestuurlijke voortgangsrapportage NRU en Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de raad in het najaar 2021 (in aanloop naar BO MIRT) een voorstel of brief te sturen over de NRU op basis van de conclusies van het onderzoek naar spoor 2.	26-11-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: Noordelijke Randweg Utrecht van 15 december 2021
(419/675) 21/T126	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	De raad wordt in de tweede helft van 2021 geïnformeerd over het Integraal programma van Eisen, het Voorlopig Ontwerp en de inspraakreacties op het IPVE en het VO van de fietsroute Platolaan – Utrecht Science Park.	30-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(428/675) 21/T121	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	Uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 ontvangt de raad het concept-Integraal programma van Eisen van de Fietssingel Noord – Weerdsingel Oostzijde	31-12-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q4 2021*
(492/675) 20/M435	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	30-06-21 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief alliantie stedelijk OV Utrecht van 15 december 2021.
(664/675) 18/M188	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M188 Boter bij de vis deel II	01-07-21 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief: Noordelijke Randweg Utrecht van 15 december 2021
(665/675) 18/M187	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	M187 Fiets 'm d'r langs	01-07-21 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief: Noordelijke Randweg Utrecht van 15 december 2021

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(667/675) 18/T54	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Taxiverordening 2018 en Tweede wijzigingsverordening legesverordening 2018	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe de verordening twee jaar na invoering te evalueren en de raad hierover te informeren.	30-09-21 *(stand van zaken) In verband corona kan er niet geevalueerd worden. Op dit wordt er weinig gebruik gemaakt van taxi's. Deze toezegging wordt afgehandeld in het vierde kwartaal 2021.*
(668/675) 18/T52	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe een half jaar na afronding van het project de maximum snelheid van 30 km en verkeersveiligheid te evalueren en de raad daarover te informeren	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(74/675) 21/T471	Raad 28-10-21	Programmabegroting	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om voor de VJN 2022 de raad te informeren omtrent een indicator voor de bankjes in Utrecht middels een raadsbrief voor het einde Q1 2022.	24-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(75/675) 21/T470	Raad 28-10-21	Programmabegroting	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe voor het eind van Q1 2022 de raad te informeren over de ontwikkelingen rond het verduurzamen van hanging baskets;	24-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(77/675) 21/T468	Vragenuur 04-11-21	Vragen van mevrouw Snippe (PvdD) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake 400 bomen beschadigd bij graafwerkzaamheden in De Meern	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal snel terugkomen op deze zaak (graafschade De Meern) aan de hand van het op te stellen feitenrelaas.	31-12-21 De raad is hierover op 3-12-2021 geïnformeerd met de raadsbrief Resultaten onderzoek graafschade De Meern.
(80/675) 21/T465	Vragenuur 30-09-21	Vragen van de heer Virginia (GroenLinks) inzake Maaien op de kade bij de Munt	Openbare ruimte	Wethouder Eerenberg zal de raad op een regulier moment informeren over de gesprekken met Rijkswaterstaat over de langere termijn.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(81/675) 21/T464	Vragenuur 30-09-21	Vragen van de heer Virginia (GroenLinks) inzake Maaien op de kade bij de Munt	Openbare ruimte	Wethouder Eerenberg zal de raad informeren over de uitkomsten van de gesprekken met Rijkswaterstaat over de kades bij de Munt.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(82/675) 21/T463	Vragenuur 30-09-21	Vragen van de heer Virginia (GroenLinks) inzake Maaien op de kade bij de Munt	Openbare ruimte	Wethouder Eerenberg zal met wethouder Diepeveen bespreken of het mogelijk is om ook met andere grote beheerders in de stad afspraken te maken over het maaibeleid en daar bij de raad op terugkomen, bijvoorbeeld in de eerstvolgende raadsbrief.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(128/675) 21/LIS64	Raad 18-11-21		Openbare ruimte	LIS raad 25/11. Juridisch adviesbureau mr W.G.H.M. van der Putten c.s. over islamitische begraafplaats. Raad ontvangt een afschrift van het antwoord	30-12-21 De informatie in de ingekomen brief is betrokken bij het raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg na verzoeken van VUMO en IKU zoals opgenomen bij het Raadsvoorstellen weekoverzicht van zondag 19 december 2021.
(138/675) 21/T419	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Openbare ruimte	M386 Zwemwater werkspoorkwartier	11-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(202/675) 21/T359	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal de raad in Q4 informeren over de gesprekken met de zelfbeheerders over het plaatsen van bordjes dan wel tegels.	31-12-21 *(stand van zaken) In november organiseren we wijkbijeenkomsten met zelfbeheerders. Dit onderwerp nemen we hierin mee. We informeren de raad in het eerste kwartaal van 2022.*
(314/675) 21/T249	Raad 15-07-21	17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	Openbare ruimte	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(315/675) 21/T248	Raad 15-07-21	17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	Openbare ruimte	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(340/675) 21/T226	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Openbare ruimte	M176 Watertappunten	14-04-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(410/675) 21/T145	Raad 22-04-21	LIS 22 april 2021	Openbare ruimte	De raad wordt in Q4 2021 geïnformeerd over het herstel van de kademuur Minstroom	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(411/675) 21/T144	Raad 22-04-21	LIS raad 22 april 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt naar verwachting in de zomer van 2021 een raadsvoorstel om te komen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats in Utrecht	19-08-21 Het raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg na verzoeken van VUMO en IKU is verzonden aan de raad en opgenomen bij het Raadsvoorstellen weekoverzicht van zondag 19 december 2021.
(418/675) 21/T128	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Openbare ruimte	Toezegging uit raadsbrief Startdocument Amazonekwartier. De raad wordt in Q3 2021 geïnformeerd over het Plan (Integraal programma van eisen) voor het Amazonekwartier	16-09-21 *(stand van zaken) In het (concept-)IPvE volgen we de nieuwe beleidslijn om daar waar het kan 15-km-erf in woonstraten toe te passen. We spreken hiervoor uitgebreid met bewoners en organisaties uit de omgeving over wensen en kansen. We verwachten in Q1 van 2022 vaststelling van het (concept-)IPvE voor vrijgave voor reacties.*
(438/675) 21/T101	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal in de Dakenvisie terugkomen op het beheer van de openbare ruimte op hoogte.	18-02-22 *(stand van zaken) Visie Daken volgt in Q2 van 2022.*
(439/675) 21/T99	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor de Voorjaarsnota in een brief terugkomen op de gedachte van de CDA-fractie inzake het opslaan van ideeën in de stad.	31-03-22 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in raadsbrief 'Toezegging Slimmer melden en ideeën van bewoners' van 16 juni 2021: meer info volgt in Q1 van 2022.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd12 januari 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(446/675) 21/T82	Raad 10-02-21	Beantwoording SV 2021, nr. 39 over Verzamelvragen Regionale Adaptatiestrategie	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2021 het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatiestrategie (RAS) met bijbehorende planning en financiering.	02-12-21 *(stand van zaken) Q4 van 2021*
(491/675) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	31-03-22 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in raadsbrief 'Toezegging Slimmer melden en ideeën van bewoners' van 16 juni 2021: meer info volgt in Q1 van 2022.*
(548/675) 20/T374	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om in Q4 2021 terug te komen op de effecten van de campagne bloemrijk 030 van Utrecht natuurlijk die in het voorjaar 2021 van start gaat.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(578/675) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	31-05-22 *(stand van zaken) VJN 2022 is pas volgend jaar, graag deadline met een jaar verlengen.*
(648/675) 19/T305	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M128 Veiligheidsverleiding	30-06-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021: Er zal een inventarisatie en analyse van middelen voor veiligheidsverleiding worden uitgevoerd. De resultaten worden verwerkt in de eerstvolgende technische update van het handboek.*
(673/675) 16/T1551	Raad 22-12-16	de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte zal het gebruik van gerecycled materiaal opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt uiterlijk in Q4 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte. Zie tussenbericht in raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021.*
(674/675) 16/T1550	Raad 22-12-16	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (Jaargang 2016, nr. 116). Wethouder Geldof neemt motie 265 (Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte) over.	25-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt uiterlijk in Q4 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte. Zie tussenbericht in raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021.*
(675/675) 16/M265	Raad 01-12-16	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	M 265 Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte	30-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt uiterlijk in Q4 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte. Zie tussenbericht in raadsbrief 'Vernieuwd handboek openbare ruimte' van 23 juni 2021.*

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2460
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	6.1
Titel	Raadsbrief Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering
ID	2630
Behandelend ambtenaar	E.W. Rebergen
Telefoon	030 2864332
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Gemeenteraad	3 februari 2022

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E.W. Rebergen	**Datum**	19 januari 2022
Doorkiesnummer	030-2864332	**Kenmerk**	9666879
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 16 december jl. zijn de Visies Klimaatadaptatie en Water en Riolering in de Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (MGOR) behandeld. Zoals toegezegd, ontvangt u met deze brief een antwoord op een aantal vragen die toen niet beantwoord konden worden. Daarnaast gaan wij nader in op de gedane toezeggingen. Met deze raadsbrief geven we tevens invulling aan de toezegging over het toesturen van een raadsbrief met de kaders van de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. Tot slot bevat deze brief een overzicht van de wijzigingen die wij naar aanleiding van de commissie doorvoeren in de Visie Water en Riolering Utrecht en het Programma Water en Riolering 2022-2026, waarvoor u een Strekt ter vervanging ontvangt. We behandelen de vragen en toezeggingen thematisch, omdat de meeste vragen door meerdere raadsfracties zijn ingebracht.

Uitvoeringsprogramma Regionale Adaptatie Strategie
Gelijktijdig met deze brief sturen wij u via een separate brief het eerder toegezegde uitvoeringsprogramma en bijbehorend actieplan van de Regionale Adaptatie Strategie toe (toezegging 21T82). In het regionale uitvoeringsprogramma vindt u een overzicht van alle projecten die wij samen met onze partners in het regionale Netwerk Water & Klimaat uitvoeren. Enerzijds gaat het hier om regionale vraagstukken, zoals het onderzoek naar de toekomstige afvoercapaciteit van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal en het preventief anticiperen op een mogelijke dijkdoorbraak van de Lekdijk. Anderzijds gaat het om vraagstukken waar alle gemeenten mee te maken hebben en waarbij het efficiënter is om de krachten te bundelen in bijvoorbeeld uitvoering en kennisontwikkeling. Denk hierbij aan het maken van afspraken over klimaatbestendig bouwen, het met succes aanvragen van nationale en Europese subsidies, het uitvoeren van stresstesten en het uitvoeren van de ecoscans voor het oppervlaktewater. De daadwerkelijke implementatie van de uitkomsten en resultaten van deze activiteiten in lokaal beleid en regelgeving blijft onze eigen verantwoordelijkheid waarvoor onze eigen Visie Klimaatadaptatie leidend is.

Ambitie en doelstellingen Visie Klimaatadaptatie
Diverse fracties hebben vragen gesteld of ons ambitieniveau hoog genoeg is en hoe de ambities voor de openbare ruimte zich verhouden tot die voor het particulier terrein. Dit laatste ook specifiek voor de doelstellingen met betrekking tot waterberging bij nieuwbouw mede n.a.v. de inbreng van waterschap Amstel, Gooi en Vecht in de raadinformatiebijeenkomst (RIB). Wij gaan hier in de volgende alinea's nader op in.

Ambities en doelstellingen
Het uitgangspunt is dat we streven naar een gezond stedelijk leven voor iedereen, nu en in de toekomst. Dit uitgangspunt geldt voor zowel de openbare ruimte als voor particulier terrein. Voorwaarde voor gezond stedelijk leven voor iedereen is een klimaatbestendige stad. Dit betekent in de eerste plaats dat we maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade door extreem weer zoveel mogelijk voorkomen. En in de tweede plaats dat onze stad ook bij gemiddeld hogere temperaturen een gezonde en aangename stad blijft om in te wonen en te verblijven. Deze ambitie hebben we in de Visie Klimaatadaptatie vertaald naar doelstellingen die voor alle nieuwe projecten en ruimtelijke ontwikkelingen gelden. In huidige plannen van de gemeente wordt hier al mee geëxperimenteerd. We hebben de doelstellingen dusdanig concreet gemaakt dat ze ook op straat en buurtniveau toegepast kunnen worden, zodat we hiermee direct handelingsperspectief bieden aan alle gebiedsontwikkelingen, herinrichtingen, vervangingsprojecten en nieuw- en verbouw. Het betreft de doelstellingen minimaal 40% groenbedekking per buurt, minimaal 30% schaduw per straat op een zomerdag en minimaal een koele verblijfplek binnen 200 meter van elke woning. Maar ook het voorkomen van schade tot aan een bui van 80 mm in één uur of het vasthouden en lokaal verwerken van 90% van de jaarlijkse neerslag om droogteschade te voorkomen. Met het vaststellen van de Visie Klimaatadaptatie wordt klimaatbestendig bouwen, herontwikkelen, herinrichten en vervangen het "nieuwe normaal". Zoals u in de RIB hebt vernomen lopen we met de concrete doelstellingen voor op veel andere gemeenten.

Ook qua ambitieniveau van de doelstellingen leggen we de lat hoog. Dit blijkt uit de kosten die hiermee gemoeid zijn. Zoals u kunt lezen in de Visie Klimaatadaptatie hebben we de maatregelen om de watergerelateerde doelstellingen te realiseren financieel geborgd via de rioolheffing in de Visie Water en Riolering en het bijbehorende programma. Voor de groene klimaatadaptatiemaatregelen (minimaal 40% groenbedekking per buurt, minimaal 30% schaduw per straat en een koele verblijfplek binnen 200 meter van elke woning) hebben we nog maar een deel van de kosten gedekt via de rioolheffing en het meerjarengroenprogramma. De opgave van de groene schaalsprong en dus ook klimaatadaptatie is dermate groot dat aanvullende financiële dekking nodig is. Dit financieringsvraagstuk is ook in de RSU2040 benoemd. Het is een urgent vraagstuk, want we merken nu al in veel lopende gebiedsontwikkelingen en herinrichtingsprojecten dat we extra financiële middelen nodig hebben om met name de groene ambities te realiseren. Projecten waar dit speelt zijn Welgelegen-Den Hommel, Amazonekwartier, Rubenskwartier en de Taagdreef. In al deze projecten merken we dat de kosten 10-35% hoger komen te liggen bij een rioolvervangings- en herinrichtingsproject. Wij adviseren eerst bij de uitvoeringsstrategie van de RSU de discussie te voeren over het generen van de nog benodigde extra middelen, dan om nu te besluiten de ambities nog hoger te leggen.

Particulier versus openbaar terrein
We hebben bij het formuleren van de ambities als uitgangspunt gekozen dat deze bij het openbaar gebied en het particulier terrein bij voorkeur gelijk op moeten lopen. Wij zijn van mening dat wij particulieren op het gebied van klimaatadaptatie niet een ambitie kunnen opleggen, die wij onszelf

voor het openbaar terrein niet kunnen en willen opleggen. Voor alle doelstellingen geldt daarom dat deze voor zowel openbaar terrein als particulier terrein gelden. Dus ook voor de ambities voor waterberging bij nieuwbouw, waar we nu nader op ingaan.

Ambities waterberging

Er zijn twee doelstellingen op waterberging, die in de discussie over ambities vaak door elkaar heen lopen:

1. Waterberging om tijdelijk extreme neerslag te kunnen bufferen en vertraagd af te kunnen voeren naar de riolering en het oppervlaktewater. Waarbij we kijken naar een piekgebeurtenis. Hierbij stellen wij het doel dat bij een maatgevende bui tot 80 mm per uur vanuit de openbare ruimte, geen schade op mag treden in aangrenzende bebouwing en dat wegen niet gestremd raken bij deze bui. Deze doelstelling geldt ook voor particulier terrein.
2. Waterberging om neerslag vast te houden en te infiltreren voor periodes met langdurige droogte, zodat het aanwezige groen niet verdroogt. Hierbij kijken we naar de jaarlijkse of seizoensneerslag. Wij hebben als doelstelling opgenomen om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en te infiltreren voor zowel de openbare ruimte als het particuliere terrein. Voor het infiltreren van 90% van de jaarlijkse neerslag (bijna 900 mm) moet je door het jaar heen dus ongeveer 800 mm neerslag tijdelijk vasthouden en infiltreren in de bodem. Het infiltreren in de bodem van Utrecht gaat relatief langzaam omdat de bodem in Utrecht veel klei bevat. Je moet daarom een deel van de neerslag eerst tijdelijk bufferen op het dak, in een greppel, wadi, regenton of in een ondergrondse infiltratievoorziening voordat je het kan infiltreren. Modelberekeningen met regenreeksen maken duidelijk dat de inhoud van deze buffer minimaal 15 mm ofwel 15 liter per aangesloten m^2 verharding moet zijn om 90% van de jaarlijkse neerslag te kunnen infiltreren. Vandaar dat wij uit praktisch oogpunt de doelstelling vertalen in een waterberging van 15 mm. Ter vergelijking, dit is ook ongeveer de hoeveelheid waterberging die aanwezig is in een groen dak van sedumplanten, zoals aangelegd op onze bushokjes. Ook de bekende wadi’s in de wijk Leidsche Rijn hebben ongeveer deze inhoud en zijn op deze doelstelling gebaseerd.

Zoals u kunt lezen in de Visie Klimaatadpatatie stellen wij voor om vooralsnog alleen de benodigde waterberging van 15 mm voor het voorkomen van schade aan groen bindend op te leggen aan particuliere eigendommen. Zoals in de RIB door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werd aangegeven, legt Amsterdam in haar nieuwe hemelwaterverordening voor nieuwbouw de eis voor waterberging op particulier terrein hoger dan wat wij u voorstellen, namelijk 60 mm in plaats van 15 mm. Dit komt omdat die extra waterberging op particulier terrein niet is bedoeld om droogteschade tegen te gaan (doelstelling 2), maar om ervoor te zorgen dat bij extreme buien het hemelwater van de nieuwbouw het riolerings- en oppervlaktewatersysteem in Amsterdam niet extra belast (doelstelling 1). Gezien de ligging van Amsterdam in een natter deel van Nederland met een kwetsbaarder oppervlaktewatersysteem en een andere bodemopbouw dan in Utrecht is het ook verklaarbaar dat Amsterdam hierin een andere afweging maakt dan wij.

Wij stellen in de Visie Klimaatadaptatie voor om de extra buffercapaciteit voor het afvangen van extreme buien vooral te realiseren in de openbare ruimte. Wij leggen de lat voor de openbare ruimte op dit punt hoog. Wij willen een bui van 80 mm in één uur kunnen verwerken in de openbare ruimte zonder dat er schade optreedt. Extreme buien vooral verwerken in de openbare ruimte is wat ons betreft een robuuste oplossing, omdat we als gemeente dan beter kunnen garanderen dat de benodigde waterberging beschikbaar blijft dan op particulier terrein. Ook kan je in de openbare ruimte gemakkelijker meerdere doelen mee dienen. Zo levert het terugbrengen van de singels ook een

enorme bijdrage aan de capaciteit van de stad om extreme buien te kunnen verwerken. Om die reden financieren we ook een deel van het terugbrengen van de Leidsche Rijn uit de gemeentelijke rioolheffing.

Vervolg
Na vaststelling van de visies werken wij de doelstellingen voor nieuwbouw en grootschalige verbouw verder uit en vertalen die in bindende regels voor het omgevingsplan. Hierbij kijken we nadrukkelijk hoe wij hierop kunnen handhaven. Wij verwachten u die regels eind 2022 bij de 1e wijziging van het Omgevingsplan ter besluitvorming voor te kunnen leggen.

Tussendoelen en indicatoren klimaatadaptatie
Veel partijen vinden het een gemis dat in de Visie Klimaatadaptatie tussendoelen tussen nu en 2050 ontbreken en er geen indicatoren zijn opgenomen waarmee we jaarlijks de voortgang kunnen meten. Bij het opstellen van deze visies was het nog niet haalbaar deze tussendoelen en indicatoren te formuleren. Wel willen we hier invulling aangeven. Daarom hebben wij in het raadsvoorstel aan u gevraagd ons opdracht te geven om tussendoelen en indicatoren op klimaatadaptatie (hitte, droogte en biodiversiteit) uit te werken en hier uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2023 op te rapporteren.

De belangrijkste indicatoren om de voortgang te meten zijn momenteel weergegeven op onze stresstest kaarten, waarvan we de belangrijkste hebben toegevoegd in de Visie Klimaatadaptatie. Deze zijn echter niet geschikt om jaarlijks de voortgang mee te monitoren, omdat de gegevens die ten grondslag liggen aan de kaarten niet jaarlijks worden vernieuwd. De zoektocht, die ook landelijk nog niet tot een set bevredigende indicatoren heeft geleid, is daarom om te komen tot indicatoren die we enerzijds jaarlijks kunnen actualiseren en anderzijds jaarlijks inzicht geven in de voortgang die we boeken. In het Programma Water en Riolering 2022-2026 doen wij u al een voorstel voor de te hanteren waterindicatoren. Daarnaast bevat het Duurzaamheidsverslag al een aantal relevante groenindicatoren, zoals verdeling groen/water/verharding, aantal m2 openbaar groen per huishouden en aantal m2 groene daken.

Het nog ontbreken van goede indicatoren en het nog ontbreken van de financiële dekking om de vergroeningsdoelen te halen zijn de belangrijkste reden dat wij nu nog geen tussendoelen hebben opgenomen. In de aan u in Q1 2022 toegezegde raadsbrief over de groenstrategie van onze gemeente gaan wij nader in op het financiële vraagstuk en presenteren wij u een of meerdere scenario's om invulling te geven aan de vergroeningsopgave. De ambities van het nieuwe college en de nieuwe raad en de daarbij horende investeringsstrategie vertalen wij vervolgens in realistische tussendoelen. Onze intentie is u eind 2022 een voorstel te doen voor de tussendoelen en een complete set te hanteren indicatoren met als doel deze bij de Voorjaarsnota van 2023 in te voeren.

Koele verblijfsplekken
U constateerde terecht in de commissievergadering dat de kaart met koele verblijfsplekken in de Visie Klimaatadaptatie mogelijk een te optimistisch beeld schetst van de huidige situatie. Zoals aangegeven komt dit door de door ons gehanteerde definitie van een koele plek, waarbij we alleen hebben gekeken naar de hoeveelheid schaduw, maar niet hebben meegenomen of een koele plek ook een prettige verblijfsplek is. We zijn al een onderzoek gestart om te bepalen aan welke criteria een koele plek moet voldoen om ook een prettige verblijfsplek te zijn. De resultaten van het onderzoek nemen we mee bij het behalen van de indicatoren en zullen deze meenemen in het voorstel van de tussendoelen en indicatoren. De criteria voor een buurtspeelplek, zoals opgenomen in de ook nog door u vast te stellen Visie Speelruimte: Spelen in je eigen buurt bieden hiervoor al goede handvaten.

Wij hebben bij het tot stand komen van beide visies de afstandsnorm van 200 meter al op elkaar afgestemd. De afstandsnorm van 200 meter is tevens opgenomen in de RSU, waar op pagina 80 de ambitie is opgenomen dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje.

Uitwerkingsagenda biodiversiteit
We gaan aan de slag met de uitwerkingsagenda biodiversiteit en klimaatverandering. We leggen hierbij de prioriteit bij beheer- en inrichtingsmaatregelen waarvan we weten of redelijkerwijs kunnen vermoeden dat ze bijdragen aan het verzachten van de gevolgen van klimaatverandering en brengen in kaart welke maatregelen op korte of lange termijn noodzakelijk zijn. Wij verwachten u de uitwerkingsagenda uiterlijk Q4 2022 te kunnen toesturen.

Benadering particulieren
Diverse partijen hebben gevraagd om bij het stimuleren van particulieren om klimaatbestendige maatregelen te nemen ons vooral te richten op maatregelen die ook sociaal versterkend zijn, zoals het samen aanleggen van geveltuinen. Daarnaast vraagt u aandacht voor de draagkracht van financieel kwetsbaren bij de inzet van subsidies en vraagt u om nadrukkelijk de verbinding te zoeken met de bewonersaanpak voor de energietransitie, zoals de Energie-box.

Wij delen uw mening dat klimaatbestendige maatregelen die meerdere doelen dienen de voorkeur hebben, waarbij het versterken van sociale binding in straat en buurt één van deze doelen kan zijn. Daarom hebben wij ons het afgelopen jaar vanuit Waterproof030 ook specifiek gericht op Burendag om de aanleg van geveltuinen te stimuleren. Dit heeft geleid tot 180 nieuwe geveltuinen, 16 vergroende boomspiegels en zeer veel enthousiaste bewoners. Wij zullen bij nieuwe acties hier ook zeker weer op in zetten. Ook bij het beheer en onderhoud van al dat nieuwe groen stimuleren we de sociale binding via het nieuwe zelfbeheerplatform BuurtNatuur030. We zijn hierbij ook permanent in gesprek met organisaties als Utrecht Natuurlijk, NMU en MCU om te kijken wat wij hierin gezamenlijk kunnen ontwikkelen.

Ook onze subsidieregelingen zijn gericht op maatregelen die meerdere doelen dienen. Vandaar dat wij groene daken subsidiëren en wij ons voor de vergroening en het watervriendelijk maken van particulier terrein in eerste instantie richten op maatschappelijk vastgoed (zie ook hieronder bij **Kaders nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed**). Bij de subsidie voor de groene daken zien wij de sociale component ook duidelijk terug, omdat we veel aanvragen krijgen van meerdere eigenaren tegelijk. In sommige gevallen zelfs van hele straten. De mogelijkheid van de verzamelaanvraag in de subsidieregeling versterkt hiermee ook duidelijk de sociale binding in de straat. Ook denken wij dat we het kwetsbare groepen met deze optie zo gemakkelijk mogelijk maken om toch te profiteren van de subsidieregeling. Zij kunnen bij de verzamelaanvraag gemakkelijk meeliften op de inspanning van buurtgenoten.

Wij delen uw mening dat het als volgende stap goed is om te kijken hoe we particulieren vanuit één loket nog beter kunnen informeren over alle maatregelen die zij kunnen nemen op het particulier terrein. We werken momenteel aan het samenvoegen van alle informatie op de gemeentelijke website over mogelijke maatregelen op particulier terrein op het gebied van groen, water en klimaatadaptatie. Als vervolgstap kijken we nadrukkelijk ook hoe we alle bewonersacties vanuit groen en water kunnen combineren, waarbij we één integrale boodschap uitdragen. Ondertussen onderzoeken we wat we kunnen leren van de energieaanpak, maar ook van de circulaire aanpak en waar we samen kunnen optrekken. Zo zijn we samen gestart met het uitwerken van een dakenvisie om te voorkomen dat in de

toekomst de aanleg van zonnepanelen en groene daken met elkaar gaan concurreren. Onze intentie is om in Q3 met een integraal plan van aanpak op communicatie te komen voor het benaderen van inwoners, waarbij we de klimaatadaptieve, groene en watergerelateerde aanpak bundelen. De samenwerking met energie en circulair zal hierin worden opgenomen, net zoals de samenwerking met organisaties als MCU, NMU, Utrecht Natuurlijk en de sociaal makelaars.

Systematiek nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed
De nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed heeft als doel eigenaren, huurders en gebruikers van bestaand maatschappelijk vastgoed te stimuleren om hemelwater vast te houden en te verwerken op eigen terrein conform de voorkeursvolgorde hemelwater in de Visies Klimaatadaptatie en Water en Riolering. Hierbij hebben maatregelen waarbij verharding wordt vervangen door groen de voorkeur boven technische maatregelen waarmee hemelwater wordt vastgehouden en geïnfiltreerd. Het voornemen is voor de subsidie dezelfde systematiek te hanteren als voor de interne bijdrageregeling voor niet rioleringsprojecten in de openbare ruimte, zoals opgenomen in bijlage 3 van het Programma Water en Riolering 2022-2026. Ofwel maatregelen waarbij verharding wordt vervangen door groen krijgen een hoger subsidiebedrag dan maatregelen waarbij hemelwater wordt opgevangen in een technische voorziening.

De subsidieregeling richt zich specifiek op maatschappelijk vastgoed omdat hiermee een breed publiek wordt bereikt, waarmee wordt bijgedragen aan de bewustwording van klimaatverandering en klimaatadaptatie. Communicatie over de maatregelen is daarbij een voorwaarde. Scholen krijgen met deze subsidie een extra gemeentelijke subsidie naast de al bestaande regeling vanuit MO-Onderwijs om hun schoolpleinen te vergroenen.

De intentie is om de subsidieregeling zo snel mogelijk na vaststelling van de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering te laten vaststellen door het college en in te voeren. Voor 2022 en verdere jaren hebben we voor deze regeling een bedrag van € 300.000,- gereserveerd in het Programma Water en Riolering 2022-2026.

Onderzoek rioolheffing
Wij hebben in de commissie toegezegd in Q2 2022 met een brief te komen over het onderzoek naar een toekomstbestendige grondslag van de rioolheffing. Met dit onderzoek geven wij invulling aan de motie M382 Eerlijkere verdeling woonlasten waarin u gevraagd heeft om onderzoek te doen naar een meer gedifferentieerde opzet van de afvalstoffenheffing en indien mogelijk de rioolheffing. Over de mogelijkheden voor de afvalstoffenheffing bent u reeds geïnformeerd in de raadsbrief van 12 oktober 2021. In deze brief is ook aangegeven dat het onderzoek naar een meer gedifferentieerde opzet van de rioolheffing wordt gekoppeld aan de voorliggende Visie Water en Riolering. Ons streven is u met de raadsbrief eind Q2 2022 een startnotitie voor het onderzoek ter vaststelling aan te bieden. Vervolgens presenteren wij in een later stadium de resultaten van de uit te werken scenario's. Daarna volgt een definitief voorstel. De reeds door u ingebrachte denkrichtingen zoals de vervuiler betaalt nemen wij mee in het opstellen van de startnotitie.

Ambities oppervlaktewaterkwaliteit
Er waren vragen van de raad over de nieuwe ecologische waterkwaliteitsdoelstellingen die wij met de Visie Water en Riolering laten vaststellen (beslispunt 1f in het raadsvoorstel verwijzend naar beleidskeuze 13 in de Visie Water en Riolering). De doelstellingen gaan met ingang van het vaststellen van de Visie Water en Riolering gelden. Het streven is om de doelstellingen uiterlijk in 2027, het doeljaar van de Europese Kaderrichtlijn Water, te realiseren.

Naast de vast te stellen ecologische doelstellingen in beleidskeuze 13 hebben we in beleidskeuze 14 in de Visie Water en Riolering (zie ook argument 1.4 in het raadsvoorstel) als doel opgenomen om ons samen met de waterschappen in te spannen om in alle wateren in de stad de bacteriologische zwemwaternorm te halen, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden. Momenteel zijn de belangrijkste vervuilingsbronnen de nog aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn. Deze ambitie is daarmee voor de korte termijn lastig te realiseren. Maar wij verwachten dat door vanaf nu bij vervanging van gemengde riolering het vuilwater en het hemelwater te scheiden, het aantal riooloverstorten en daarmee de verontreiniging de komende jaren steeds minder zal worden. De keuze of en waar we extra officieel zwemwater nastreven maken we in de Visie Stadswater die momenteel in voorbereiding is. Vervolgens kunnen we een aanvraag indienen bij de provincie voor het laten aanwijzen van officieel zwemwater.

Duikers
In de Visie Water en Riolering hebben wij onderaan bladzijde 47 de uitgangspunten opgenomen waaraan we willen dat duikers voldoen om de veiligheid voor dieren te waarborgen. Zo hanteren we voor duikers in kleinere wateren een minimale doorsnede van 0,5 meter en in de hoofdwatergangen minimaal 0,8 meter in doorsnede. Uitgangspunt is dat de duiker tussen de 50 en 80% met water gevuld is. Door de duiker niet helemaal onder water te leggen verbetert de doorstroming voor kroos en kunnen watervogels niet klem komen te zitten en gemakkelijker passeren. Daarnaast onderzoeken we bij vervanging altijd of we de duiker tegen beperkte meerkosten kunnen vervangen door een brug. Helaas zijn er momenteel nog duikers waarvan de bovenzijde net boven de waterspiegel uitsteekt. Hoewel de kans klein is, kunnen hier mogelijk kleine watervogels klem komen te zitten. Als vervanging nog niet aan de orde is, bekijken we waar het mogelijk is om een rooster voor de duiker te plaatsen om dit te voorkomen. Wij zijn hier echter terughoudend mee omdat een rooster extra kans geeft op verstopping van de duiker door vuil wat achter het rooster blijft hangen. Zie ook de raadsbrief beantwoording diverse toezeggingen naar aanleiding van commissiebehandeling Voorjaarsnota 2021 waar op dit onderwerp wordt ingegaan.

Natuurwaarde oever versus natuurwaarde oppervlaktewater
Bomen/struiken op de oever zijn belangrijk omdat ze zorgen voor leefgebied voor op het land levende dieren (slaapplek voor de egel of overhangende tak voor de ijsvogel) en structuur bieden onder water (jonge vissen verschuilen zich tussen wortelpakketten die in het water groeien). Een teveel aan bladval en schaduwwerking heeft echter een negatief effect op de waterkwaliteit en kan leiden tot zuurstofgebrek in het water voor vissen. Per locatie zal een afweging gemaakt moeten worden welke natuurwaarde prioriteit krijgt. Wij hebben bij de bepaling van de ambities voor het oppervlaktewater de bestaande bomen als uitgangspunt genomen en daar de ambitie voor het oppervlaktewater op aangepast. Voor een onderbouwing van onze afweging verwijzen we naar de kaarten en documenten op onze website. Wel blijft het cruciaal om bij bestaand struweel op de oever regelmatig groot onderhoud uit te voeren om onder meer de waterkwaliteit te kunnen waarborgen. Er is dus per locatie

maatwerk nodig om zoveel mogelijk natuurwaarde te behouden. Mogelijk dat de eerder genoemde uitwerkingsagenda biodiversiteit en klimaatverandering op termijn op locaties tot afwegingen leidt.

Amerikaanse rivierkreeft
De Amerikaanse rivierkreeft is een zoetwaterkreeft die het ecologisch evenwicht in het water kan verstoren, doordat de kreeft alle waterplanten opeet en de grond omwoelt. Gevolg is een troebel water zonder begroeiing. Een effectieve aanpak van deze rivierkreeft is momenteel nog niet voorhanden. We zetten conform uw suggestie in op maatregelen om de stad verder te vergroenen en de natuur te versterken zodat de kreeften meer natuurlijke vijanden, zoals futen en meerkoeten, krijgen, zie ook de raadsbrief van 1 juli 2021.

Benodigd personeel
Het is zoals diverse partijen aangeven niet gemakkelijk om voldoende en goed personeel te vinden. We proberen hier zo goed mogelijk op te anticiperen door ons eigen personeel op te leiden. Zo hebben we de afgelopen jaren meerdere trainees een werkplek geboden die na afloop van hun traineeship nu blijvend ons team versterken. Daarnaast verwachten wij dat de verbetermaatregelen vanuit het programma “De Utrechtse Standaard” om de realisatiekracht van de gemeente Utrecht te vergroten, ons zullen helpen om de grote vervangingsopgave van de riolering en de groene schaalsprong met een beperkte groei van ons eigen personeel te kunnen uitvoeren

Rioolwaterzuivering Utrecht
Zoals in de Visie Water en Riolering aangegeven zal bij ongewijzigd beleid de Rioolwaterzuivering aan de Brailledreef de komende 30 jaar mogelijk moeten uitbreiden om de groeiende stroom afvalwater als gevolg van de groei van de stad te verwerken. Met onze nieuwe strategie om bij rioolvervanging standaard zoveel mogelijk afvalwater en hemelwater te scheiden verwachten wij de hoeveelheid hemelwater die naar de zuivering gaat zodanig terug te dringen dat de groei van het afvalwater wordt gecompenseerd. Of we hiermee volledig kunnen voorkomen dat de capaciteit van de huidige zuivering de komende 30 jaar toch niet hoeft uit te breiden blijft de komende jaren onderwerp van gesprek met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Daarnaast zijn wij, zoals vermeld in de antwoorden op de schriftelijke vragen SV 2021 nr 173 nog in gesprek met de HDSR over het tijdelijk gebruik van braakliggende gronden op de RWZI en over het verplaatsen van de RWZI naar buiten de stad als de huidige zuivering rond 2050 vernieuwd moet worden.

Doorgevoerde tekstuele aanpassingen Visie Water en Riolering
Een aantal fracties had bezwaar tegen de tekst op bladzijde 54 van de Visie Water en Riolering, waarbij wij aangeven dat het een nadeel van de huidige systematiek is dat grootverbruikers in Utrecht relatief veel rioolheffing betalen ten opzichte van wat ze in andere grote gemeenten zouden betalen. Wij delen uw mening dat wij aan deze constatering geen waardeoordeel hadden moeten hangen en hebben dit argument in de strekt ter vervanging weggehaald bij de motivatie om over te gaan naar een nieuwe grondslag. Ook hebben we schrijffouten gecorrigeerd op bladzijde 18 en 24.

Tekstuele aanpassingen in het Programma Water en Riolering 2022-2026
In de commissievergadering werd terecht opgemerkt dat bij een aantal tabellen in het Programma Water en Riolering 2022-2026 de kopteksten in de tabellen niet klopten. Separaat ontvangt u een aangepast raadsvoorstel met vervanging van de kopteksten in de tabellen op bladzijde 10, 18, 27 en 44 aangepast. Ook zijn in bijlage 4 de tabellen met doelstellingen uitgebreid met het jaar 2026. Tot is een spelfout gecorrigeerd op bladzijde 28.

Wij vertrouwen erop hiermee alle nog openstaande vragen over de Visie Klimaatadaptatie, de Visie Water en Riolering Utrecht en het Programma Water en Riolering 2022-2026 te hebben beantwoord.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2169
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	6.2
Titel	Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie
ID	2333
Behandelend ambtenaar	Marit Linckens
Telefoon	0302864254
E-mail	m.linckens@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Cie Energie(transitie), Duurzaamheid en Wonen/030-2863710
Behandelvoorstel	Behandelvoorstel Griffie: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 120 minuten

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt

herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad.

Resultaat commissiebehandeling

Toezeggingen:

- Geen

Er komt een STVV n.a.v. punten D66 voor de raadsbehandeling.

En komt voor de raad een brief over vraag PVDD (binnen 1 week).

Terug in de Raad:

B punt: 30 minuten voor agendapunt 6 in zijn geheel.

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021

Raadsinformatiebijeenkomst	14 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Gemeenteraad	3 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Visie Klimaatadaptatie Utrecht

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte en Stadsbedrijven
Opsteller	Marit Linckens
Kenmerk	9322422
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. De Visie Klimaatadaptatie Utrecht vast te stellen, met als belangrijkste onderdelen:
   a. Nieuwe beleidsdoelen om wateroverlast door extreme buien, gevolgen van extreme droogte en gevolgen van hitte te beperken.
   b. De ambitie dat heel Utrecht uiterlijk in 2050 aan de nieuwe beleidsdoelen voldoet en daarmee klimaatbestendig is.
   c. Klimaatadaptatie praktisch in te vullen door het hanteren van de volgende leidende principes:
      - groen, tenzij..,
      - geen ruimte onbenut,
      - dat de bodem zich als spons gaat gedragen,
      - bij nieuwbouw of nieuweaanleg en/of grootschalige verbouw of vervangingen geldt de plicht om meteen klimaatbestendig te ontwerpen en in te richten;
   d. Klimaatbestendig worden, dat betekent iedereen die ingrepen doet in de openbare ruimte of op particulier terrein de opgave heeft om te voldoen aan de nieuwe beleidsdoelen, waarbij voor nieuw- en verbouw bindende omgevingsplanregels worden uitgewerkt.
   e. We informeren en stimuleren inwoners en andere eigenaren om ook hun eigendommen klimaatbestendig in te richten en participeren in regionale, landelijke en Europese samenwerkingsverbanden.

2. Het college opdracht te geven om op basis van de doelen van de Visie Klimaatadaptatie tussendoelen en indicatoren op klimaatadaptatie (hitte, droogte en biodiversiteit) uit te werken en hier uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2023 op te rapporteren.

3. De Visie Klimaatadaptatie Utrecht op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/.

Samenvatting

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.
Met de Visie Klimaatadaptatie wordt invulling gegeven aan de opgave van het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). In een strategie en uitvoeringsagenda's worden per regio en lokaal afspraken vastgelegd over wat, wanneer en door wie wordt uitgevoerd in de periode vanaf 2021. Voor de regio is dit de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) en lokaal de Visie Klimaatadaptatie. In 2024 hebbenalle gemeenten klimaatadaptatie geborgd in de gemeentelijke omgevingsvisie. Door klimaatadaptatie maatregelen toe te passen versterken we klimaatmitigatie. Vergroenen leidt tot meer opname van CO_2 uit de lucht. Bovendien leiden maatregelen als vergroening van daken en ontharding tot bijvoorbeeld minder behoeft aan koeling, waardoor daarvoor minder elektriciteit nodig is

Context

Aanleiding

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

Om tot een visie te komen zijn eerst de kwetsbaarheden van Utrecht onderzocht met stresstesten op de klimaatthema's. Met behulp van modellen is onderzocht waar, wanneer en welke knelpunten kunnenontstaan bij allerlei objecten en functies. Daarnaast hebben we risicodialogen gevoerd met de belangrijkste stakeholders het waterschap en de provincie. Hier stonden de vragen centraal: Wat is belangrijk in Utrecht? Waar moeten we nu ingrijpen? En waar kunnen we met andere projecten meeliften? Dit proces heeft geleid tot de Visie Klimaatadaptatie die hier nu voor ligt.

De moties M20/T485 en 19/T308 (M134): Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand zijn verwerkt in de Visie Klimaatadaptatie (voor zover ze hier betrekking op hebben).

Samenhang

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben grote samenhang. In de Visie Klimaatadaptatie zijn de thema's hitte, overstroming, droogte en wateroverlast opgenomen en in de Visie Water en Riolering staat de verdere uitwerking van de thema's wateroverlast en droogte. Een deel van de uitvoering, voornamelijk op wateroverlast en droogte, zal worden uitgevoerd via het programma Water en Riolering. Verder heeft de Visie Klimaatadaptatie samenhang met de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU 2040), de Schaalsprong Groen (in de RSU 2040), de regie op de ondergrond en de Nota Beheer Openbare Ruimte. De uitvoering van klimaatadaptatie gaat in samenhang met de gebiedsopgaven.

Juridische context

Met deze visie geeft de gemeente invulling aan de landelijke afspraak om in 2050 klimaatbestendig te zijn. We streven ernaar om de doelen te halen en deze de komende jaren toe te passen in projecten. Waar we prioriteiten leggen hebben we een inspanningsverplichting om hieraan te voldoen.
De Visie Klimaatadaptatie maakt - na vaststelling door de raad - deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Voor het opstellen van een omgevingsvisie geldt geen wettelijk voorgeschreven procedure, maar onze gemeentelijke ambitie is om de Omgevingsvisie Utrecht steeds integraler te maken. Dat doen we door in alle onderdelen van de Omgevingsvisie de samenhang met andere onderdelen én met regels (in het omgevingsplan) en uitvoering duidelijk te benoemen. De Omgevingswet vraagt van ons dat we aangeven hoe we inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere overheden hebben betrokken bij het maken van de visie. Ook moeten we natuurlijk voldoen aan het Utrechtse participatiebeleid (Samen stad maken op de Utrechtse manier) en de Utrechtse Participatie- en inspraakverordening 2019.

Voor een toelichting op de participatie over de Visie Klimaatadaptatie: zie kopje participatie

hieronder. Daarnaast is de Visie Klimaatadaptatie ter inzage gelegd, waarbij we gelijk voorsorteren op de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de Omgevingswet. Hierbij volgen we de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Utrecht. Conform deze verordening is de Visie Klimaatadaptatie ter inzage gelegd, waarbij we gelijk al voldoen aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de Omgevingswet (3.4 Awb).

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- 2 november 2018: Raadsbrief proces Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 12 februari 2019: Raadsbrief over de klimaatstresstest
- 21 februari 2019: Technische bijeenkomst voor de raad over de klimaatstresstest
- 16 oktober 2019: Raadsmemo over aangepaste planning Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 27 januari 2021: Raadsbrief Regionale Adaptatie Strategie
- 17 juni 2021: Raadsbrief, vrijgave inspraak

Beslispunten, Argumenten en Risico's

Beslispunt	
1	De Visie Klimaatadaptatie Utrecht vast te stellen, met als belangrijkste onderdelen: a. Nieuwe beleidsdoelen om wateroverlast door extreme buien, gevolgen vanextreme droogte en gevolgen van hitte te beperken. b. De ambitie dat heel Utrecht uiterlijk in 2050 aan de nieuwe beleidsdoelen voldoeten daarmee klimaatbestendig is. c. Klimaatadaptatie praktisch in te vullen door het hanteren van de volgende leidende principes: • groen, tenzij.., • geen ruimte onbenut, • dat de bodem zich als spons gaat gedragen, • bij nieuwbouw of nieuweaanleg en/of grootschalige verbouw of vervangingen geldt de plicht om meteen klimaatbestendig te ontwerpen en in te richten; d. Klimaatbestendig worden, dat betekent iedereen die ingrepen doet in de openbare ruimte of op particulier terrein de opgave heeft om te voldoen aan de nieuwe beleidsdoelen, waarbij voor nieuw- en verbouw bindende omgevingsplanregels worden uitgewerkt. e. We informeren en stimuleren inwoners en andere eigenaren om ook huneigendommen klimaatbestendig in te richten en participeren in regionale, landelijke en Europese samenwerkingsverbanden.
Argumenten	
1.1	Met de nieuwe beleidsdoelen voor wateroverlast door extreme buien, gevolgen van extreme droogte en hitte wordt klimaatbestendigheid gedefinieerd en meetbaar.
	Met de Visie Klimaatadaptatie worden beleidsdoelen vastgesteld voor het omgaan met wateroverlast door extreme neerslag, het omgaan met droogte en het omgaan met hittestress. Hiervoor zijn geen landelijke beleidsdoelen, maar de gemeente stelt lokale doelen vast. De doelen zijn dat lopen en fietsen in schaduw in elke straat mogelijk is door 30-40 % schaduw te creëren, iedereen binnen 200 meter van een gebouw/woning een koele groene verblijfsplek heeft in de openbare ruimte van minimaal 200 m2, een minimalehoeveelheid groen in buurten van 40% in het horizontale vlak. Hiermee beperken we het hitte-eiland effect in de stad. Om gevolgen van extreme droogte en wateroverlast te voorkomen buien zorgen we dat buien tot aan 80mm per uur richten geen schade aan richten in panden en niet voor onbegaanbare wegen zorgen, we gebruiken de bodem als spons en houden minimaal 90% neerslag vast op de plek waar het valt. We vangen zoveel mogelijk water op in de bodem (bufferen), zodat er in droge periodes nog water beschikbaar is. Bij grootschalige nieuwbouw is de ambitie om hogere doelen te hanteren. De vastgestelde doelen geven de mogelijkheid zowel de gevolgen als

	de te nemen maatregelen in beeld tekunnen brengen. Hiermee voldoet Utrecht aan de doelstelling uit het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en de afspraken in het Bestuursakkoord Ruimtelijke Adaptatie om uiterlijk in 2021 een strategie en uitvoeringsagenda bestuurlijk te hebben vastgelegd. De doelen zijn ook overeenkomstig de gestelde doelen in de RSU 2040.
1.2	<u>De voorgestelde verankering in de organisatie zorgt voor een efficiënte uitvoering.</u>
	Klimaatadaptatie is een opgave voor iedereen. Door klimaatadaptatie onder te brengen in alle betrokken programma's wordt klimaatadaptatie het nieuwe normaal. Hiermee worden draagvlak en efficiency vergroot.
1.3	<u>Meekoppelen met projecten uit andere programma's houdt de kosten laag en efficiënt.</u>
	De uitvoering en bekostiging van de Visie Klimaatadaptatie wordt zoveel mogelijk ondergebracht bij de programmaonderdelen die hierop kunnen sturen. We gebruiken de natuurlijke momenten zoals nieuwbouw en vervanging om klimaatbestendig te worden. Zodat op dat moment klimaatbestendig bouwen en ontwikkelen efficiënt gecombineerd enafgestemd wordt met andere ruimtelijke opgaven in de stad. De uitvoering voor de water gerelateerde klimaatvraagstukken wordt belegd bij het programma Openbare Ruimte en Groen (Visie water en riolering). De uitvoering voor de gebouwde omgeving wordt belegd bij de bouwopgaves (RSU 2040), het vastgoedprogramma en de uitvoering voor maatregelen tegen hittestress bij het Meerjaren Groenprogramma (preventie) en het programma Volksgezondheid (handelen bij hittegolf).
1.4	<u>Met het klimaatadaptief maken van de gemeentelijke gebouwen en ontwikkelingen geeft de gemeente het goede voorbeeld.</u>
	Door onze eigen gebouwen en ontwikkelingen klimaatbestendig te maken realiseren we aleen deel van de opgave en laten we zien dat het kan. We houden de kosten zo laag mogelijk door klimaatadaptatie integraal mee te nemen in het ontwerp. Door slim te combineren en te integreren worden meerdere belangen behartigd door één maatregel. Meerkosten voor klimaatbestendige maatregelen worden ook gezien als investering in het voorkomen van schade door extreme weersomstandigheden. Als je uitgaat van het principe van Total Cost of Ownership dan verdien je de investering terug.
1.5	<u>De gemeente kan het niet alleen.</u>
	60% van het gemeentelijke oppervlak is in eigendom van derden. Daarnaast hebben andere overheden en andere partijen invloed op de ontwikkeling van Utrecht. Het klimaatbestendig maken van de stad vraagt dus om samenwerking met iedereen. Daarom gaan we de inwoners en andere eigenaren stimuleren en informeren en werken we samen met hun en andere overheden.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Haalbaarheid van de ambities van de Visie Klimaatadaptatie is mede afhankelijk van investeringen vanuit andere programma's en partijen.</u>
	In de Visie Water en Riolering wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de thema's wateroverlast en droogte worden belegd bij het programma Openbare Ruimte en Groen. Het aanplanten van groen tegen hitte wordt geprogrammeerd in het Meerjaren Groenprogramma. De bekostiging van de Groene Schaalsprong is onderdeel van de investeringsopgave van de RSU 2040, waarin een investeringsstrategie is opgenomen. De realisatie hiervan is afhankelijk van andere partijen, het ontwikkelen van nieuwe instrumenten, nadere besluitvorming over de uitvoering van de visie, de beschikbaarheid van gemeentelijke middelen en de integrale afweging hiervan.
1.2	<u>Klimaatverandering gaat sneller dan voorspeld.</u>
	De gestelde doelen en maatregelen in de Visie Klimaatadaptatie zijn onder andere gebaseerd op de klimaatscenario's van 2014 en het Deltaplan Ruimtelijk Adaptatie, waarin wordt uitgegaan dat hittegolven, warme nachten en hevigere regenbuien vaker

	voorkomen. Landelijk is afgesproken in 2050 klimaatbestendig te zijn. Het onlangs uitgekomen IPCC-rapport geeft aan dat de klimaatverandering zich nog sneller voltrekt, dan eerder gedacht werd en dat de urgentie van adaptatie duidelijk is. Dit kan tot gevolg hebben dat de doelen eerder in tijd moeten worden gehaald of de normen strenger moeten worden.
Beslispunt	
2	Het college opdracht te geven om op basis van de doelen van de Visie Klimaatadaptatie tussendoelen en indicatoren op klimaatadaptatie (hitte, droogte en biodiversiteit) uit te werken en hier uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2023 op te rapporteren.
Argumenten	
2.1	De doelen en de voortgang van de maatregelen worden hierdoor concreet en zijn controleerbaar op voortgang en haalbaarheid.
	Gezien de onzekerheid van een deel van de bekostiging en daarmee haalbaarheid van de groendoelen, die onderdeel zijn van de uitwerking van de RSU 2040, is het voor ons nu nog niet haalbaar om realistische tussendoelen te formuleren. Daarnaast vragen een aantal thema's de komende jaren nog nader onderzoek om de opgave beter in beeld te krijgen (o.a. wateroverlast en droogte). Voor de waterdoelen die gekoppeld zijn aan de rioolvervanging zijn in de Visie Water en Riolering al wel tussendoelen opgenomen. Het formuleren van indicatoren is ingewikkeld. Landelijk zijn nog geen bruikbare indicatoren geformuleerd die jaarlijks te actualiseren zijn. De meest gehanteerde indicatoren zitten in de stresstesten, maar het is niet realistisch om die elk jaar uit te voeren. Landelijk wordt onderzoek gedaan naar indicatoren en is het efficiënter om bij onderzoek aan te sluiten en deze over te nemen.
Beslispunt	
3	De Visie Klimaatadaptatie Utrecht op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/.
Argumenten	
3.1	Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel.
	De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Visie Klimaatadaptatie Utrecht' wordt toegevoegd en maakt deel uit van het thematisch beleid van de omgevingsvisie.

Financiën

De Visie Klimaatadaptatie beschrijft de wijze hoe Utrecht gaat acteren op de gevolgen van hetveranderende klimaat
Als we geen maatregelen nemen, zal de totale schade door effecten van extreme weersituaties oplopen tot een bedrag tussen de 0,8 en 1,6 miljard euro in 2050. Hierbij zijn alleen voor de belangrijkste schades de kosten ingeschat. Dus dit geeft nog geen totaalbeeld en dit is slechts een ondergrens.Naar verwachting zijn de kosten in werkelijkheid hoger.
Het realiseren van de ambities kost geld. Door de veelheid van ambities moeten keuzes worden gemaakt die invloed kunnen hebben op de haalbaarheid. De visie geeft hiervoor een leidraad. De globale investeringskosten voor de maatregelen en het aanpassen van de openbare ruimte tot 2050 worden geschat op 0,5 tot 1 miljard euro bij optimaal meekoppelen aan uit te voeren werkzaamheden en tot ruim 2 miljard euro bij volledig zelfstandig uitvoeren. De verwachting is dat de uitvoering voor 70% via meekoppelen zal kunnen worden uitgevoerd. De kosten zijn verdeeld over de maatregelen hemelwaterbestendig inrichten, ontharden en vergroenen. Door de investeringen worden schadekosten vermeden ook na 2050.

In de Visie Water en Riolering wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de maatregelen in de openbare

ruimte die zijn gerelateerd aan wateroverlast en droogte, zijn te dekken vanuit het programma Openbare Ruimte en Groen, onderdeel water- en rioleringsprogramma. Na vaststelling van deze visie wordt een onderzoek naar een nieuwe toekomstbestendige systematiek voor de rioolheffing gestart waar dit onderdeel van is. De groene maatregelen en kosten voor klimaatadaptatie die enkel gerelateerd zijn aan hitte en vergroenen worden uit andere bestaande programma's bekostigd, waarbij bij projecten zoveelmogelijk naar toe wordt gewerkt om de doelen van de visie te bereiken. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de Groene Schaalsprong die is opgenomen in de investeringsagenda van de RSU 2040. De uitvoering van de Visie klimaatadaptatie is hierbij afhankelijk van de beschikbaarheid van zowel gemeentelijke middelen, als middelen van andere partijen.

De Visie klimaatadaptatie helpt bij het maken van keuzes voor het bekostigen van de maatregelen, maar ook om te onderzoeken waar mogelijkheden tot externe financieringsbronnen zijn. Een voorbeeld van een externe financieringsbron is de impulsregeling DPRA vanuit het Rijk, waarbij 33% van de uitvoeringskosten op maatregelen wordt gefinancierd.
De eventuele meerkosten voor nieuwbouw moet worden bekostigd uit de gebiedsontwikkeling en door de projectontwikkelaars.
De kosten voor het aanpassen van bestaande private eigendommen zijn nog niet in beeld en zullen door eigenaren moeten worden betaald.
De visie wordt in 2024 geëvalueerd naar aanleiding van de nieuwe stresstesten en KNMI-scenario's. Hierbij worden opgedane ervaring in projecten en nieuwe inzichten, ook op bekostiging, meegenomen en zo nodig wordt de visie en uitvoering bijgesteld.

Vervolg

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht wordt na vaststelling opgenomen in het thematische beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. In het duurzaamheidsverslag zal jaarlijks worden gerapporteerd over de voortgang van de uitvoering van het klimaatbestendig worden in 2050. Bij de Voorjaarsnota 2023 volgt de uitwerking van de tussendoelen en indicatoren.

Participatie

We hebben op verschillende manieren de inwoners, stakeholders en belangengroepen, etc. input gevraagd op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. In 2019 is een enquête onder leden van het bewonerspanel gehouden over hoe zij onder andere hun tuinen inrichten, hoe wateroverlast en hitte worden ervaren en of ze al maatregelen hebben genomen.Hiermee is getracht te achterhalen hoe inwoners bewust zijn van klimaatadaptatie en wat zij al doen.

Bij de totstandkoming van de visie zijn in 2019 en 2020 risicodialogen en raadpleging gevoerd met de stakeholders provincie Utrecht, Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Netwerk Water en Klimaat, NMU, Waternet en VeiligheidsRegio Utrecht. De externe stakeholders zijnenthousiast over de visie en zij zien aanknopingspunten met hun eigen programma's voor samenwerking.

Van 17 juni t/m 29 juli 2021 heeft de concept Visie Klimaatadaptatie Utrecht ter visie gelegen. De concept Visie Klimaatadaptatie en een publiekssamenvatting waren beschikbaar op de website www.utrecht.nl/klimaatbestendig. Verder is een persbericht uitgegaan, zijn er op social media berichten gepost.

De inspraak heeft 29 reacties opgeleverd. De helft van de reacties is naar aanleiding van de actie Extinction Rebellion op 12 juli 2021. De inspraak betreft vooral reactie op de urgentie en het aanpakken van mitigatie en niet adaptatie. Daarnaast hebben ook Utrechtse milieuorganisaties ingesproken en aangeven waar zij willen en kunnen helpen op klimaatadaptatie. Alle inspraakreacties zijn opgenomen in de reactienota zie bijlage reactienota. Hierin zijn ook de aanpassingen in de visie opgenomen.

Communicatie

Als de Visie Klimaatadaptatie Utrecht wordt vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen. Voor vragen is het mailadres klimaatbestendig@utrecht.nl beschikbaar.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Visie Klimaatadaptatie Utrecht

Bijlagen informatief
- Reactienota
- Inspraakbrief HDSR
- Antwoordbrief HDSR
- Gespreksverslag HDSR
- Gespreksverslag Provincie Utrecht
- Inspraak Waterschap AGV-Waternet
- Antwoordbrief Waterchap AGV-Waternet
- Inspraak NMU
- Antwoordbrief NMU

Visie
Klimaatadaptatie Utrecht



Het klimaat verandert, Utrecht verandert mee

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
klimaatbestendig

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 8
- Aanleiding en context 9
- Samenhang met andere opgaven en wetgeving 10
- Klimaatadaptatie in de omgevingswet 11
- Proces en leeswijzer 11

2. Opgave 13
- Kwetsbaarheden en risico's 14
  - Hitte 14
  - Wateroverlast 16
  - Droogte 17
  - Overstroming 19
  - Biodiversiteit (planten en dieren) 20

3. Ambitie 22
- Doelstellingen 23
- Opgave in gebieden 29
- Prioriteiten 30

4. Aanpak 37
- Hoe gaan we het doen? 40
- Wat gaan we doen? 40
- Met wie gaan we aan het werk? 42
- Onderzoeksagenda 47

5. Investeringsstrategie 50

BIJLAGEN 54
- Bijlage 1: Woordenlijst
- Bijlage 2: Onderbouwing kaarten
- Bijlage 3: Onderzoeksagenda
- Bijlage 4: Bronnen en meer informatie

Voorwoord

Verminderen en aanpassen. Mitigatie en adaptatie. Dat zijn onze belangrijkste doelen als het gaat om het veranderende klimaat. Het is niet het één of het ander, maar juist allebei. We willen de snelheid waarmee het klimaat verandert afremmen. Daarom verlagen we onze CO_2-uitstoot, werken we aan slimme besparingen en stappen we over op duurzame energie. En omdat de gevolgen van klimaatverandering al merkbaar zijn, starten we tegelijkertijd met het klimaatbestendig maken van onze stad, aanpassen aan het veranderend weer. Daarover leest u meer in deze Visie Klimaatadaptatie.

Stelt u zich voor: het Utrecht van 2050. Het weer is extremer dan nu. Het regent harder en vaker. Het is heter. Droger én natter. Dat klinkt onheilspellend, maar onze stad kan tegen die tijd tegen een stootje. Onze stad is aangepast. Voorbereid op een veranderend klimaat.

Daardoor kunnen Utrechters op een hete zomerdag het hoofd koel houden. Wonen we in een groene stad met genoeg schaduw, gezond zwemwater en een goede nachtrust voor iedereen. Houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, en werkt de bodem net als een spons. Daardoor wordt Utrecht een stad met genoeg ruimte voor planten en dieren, beschermd tegen wateroverlast en overstromingen. De opgave heeft invloed groen, wonen, recreatie, infrastructuur, gezondheid en veiligheid.

De Visie Klimaatadaptatie is daarvoor de basis. Een goed doordacht plan waarmee we dit toekomstbeeld werkelijkheid willen en kunnen laten worden. Samen met inwoners, ondernemers en organisaties. Want zo'n 60 procent van de grond is niet in handen van de gemeente, maar van bewoners, instellingen en bedrijven. Als we onze krachten bundelen, komen we verder.

Een groene stad is een koele stad. En een coole stad, dat is Utrecht ook nu al. Steeds meer mensen willen hier wonen. Omdat ze zich hier thuis voelen. Omdat mensen naar elkaar omkijken en zichzelf kunnen zijn. Utrecht is een gezonde en prettige stad voor iedereen. Het is ons doel om dat zo te houden.

Het klimaat verandert, en Utrecht verandert mee. Dat is waar het bij klimaatadaptatie om draait. Onze stad voorbereiden op een veranderend klimaat. Helpt u mee?



Kees Diepeveen
Wethouder openbare ruimte



Een groen dak in aanleg in de Livarstraat

Samenvatting

Het veranderende klimaat met vaker periodes van hitte droogte en extreme buien, is de aanleiding voor deze Visie Klimaatadaptatie. Hiermee sluiten we aan op het landelijke Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) uit 2017.

De gemeente Utrecht streeft naar gezond stedelijk leven voor iedereen. We zorgen voor een gezonde en prettige leefomgeving, waar iedereen zich thuis voelt. Ook bij een veranderend klimaat. Vergroenen en verdichten houden we daarbij in balans. Terwijl het aantal inwoners in Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2030, groeit het oppervlak nauwelijks mee. In 2040 is de verwachting dat er meer dan 450.000 inwoners zijn. We benutten en ontsluiten het bestaande groen en water beter, vergroenen de bestaande buurten en zorgen voor ruimte voor groen en blauw bij nieuwe ontwikkelingen. Het is daarom belangrijk om geen ruimte onbenut te laten: ook gevels en daken komen van pas. We werken aan een klimaatbestendige stad en doen dit samen met inwoners, bedrijven en organisaties, want alleen dan kunnen we het verschil maken.

Kwetsbaarheden

Utrecht is door klimaatverandering kwetsbaar voor wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen. De kans op een overstroming, door een dijkdoorbraak aan de noordzijde van de Lekdijk, is klein, maar de gevolgen zijn groot. Op het hele grondgebied, met uitzondering van de binnenstad en de kern Vleuten, kan er tot een halve meter water te staan. In Rijnenburg zal dit zelfs meer dan 1,5 meter zijn.
Voor bodemdaling door droogte lijkt Utrecht minder kwetsbaar, maar het gevolg van de afgelopen drie jaar droogte voor bomen en planten is nog onzeker en wordt onderzocht.
Voor hitte is Utrecht kwetsbaarder, omdat een groot deel is verstedelijkt met veel verharding en weinig groen. Vooral de Binnenstad en de oude wijken er omheen, zoals Rivierenwijk, Ondiep en Zuilen, ervaren in hete periodes veel hittestress. Ook bedrijventerreinen, zoals Oudenrijn, Overvecht, Lage Weide en de meubelboulevard, zijn kwetsbaar voor hitte door veel verharding en groen. De gebieden Merwedekanaalzone en Beurskwartier zijn in huidige staat ook kwetsbaar voor hitte, maar de ontwikkelingen geven hier kansen om maatregelen te nemen.

Voor wateroverlast bij extreme neerslag zijn verschillende locaties kwetsbaar op plekken waar nog geen maatregelen zijn genomen. Zo kunnen tunnels onderlopen, zijn veel souterrainwoningen gevoelig voor wateroverlast en lopen ook andere plekken in de stad onder water. Hierbij gaat het om water tegen de gevels, maar ook om wateroverlast op belangrijke routes. Net zoals bij hitte ligt ook hier een groot deel van de opgave in de bestaande stad.
Niks doen is geen optie, want dan lopen de kosten voor schade flink op tot 1,6 miljard en meer. Hierbij zijn nog niet alle schades meegenomen, omdat de kosten hier niet van bekend zijn.

Ambities en doelen

In 2050 willen we als Utrecht klimaatbestendig zijn en dus onze kwetsbaarheden hebben aangepakt. Om dit te bereiken hebben we doelen en principes opgesteld waar we naar streven. Ons hoofddoel is dat we maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade zoveel mogelijk willen voorkomen. Daarnaast willen we dat Utrecht een aangename stad blijft om te wonen, werken en te verblijven.

Ten eerste willen we de stad zoveel mogelijk vergroenen, met minder tegels en verharding en meer groen. Op die manier kan de bodem als spons werken. Dat voorkomt wateroverlast bij hevige regen en zorgt bij droogte dat bomen langer overleven. Ook zorgt dit voor een prettigere leefomgeving bij hittegolven. We hanteren hierbij het principe ‘groen, tenzij’. We willen dan ook minstens 90% van het regenwater benutten en vasthouden. Dat betekent: opvangen in de bodem en niet via het riool afvoeren.

Om te zorgen dat onze stad een prettige leefomgeving blijft bij hittegolven streven we bij alle fiets- en looproutes naar voldoende schaduw (40% bij hoofdroutes, 30% overig), voorkeur door bomen. In elke buurt streven we naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus streven we voor iedereen naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter).
We spannen ons in dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn. Door klimaatadaptieve maatregelen te nemen dienen we meerdere doelen. Groene daken isoleren ook woningen en meer koele groene verblijfsplekken zijn zowel goed voor de gezondheid als voor meer recreatie. Wat allemaal weer bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

Doelen voor overstroming, biodiversiteit en waterkwaliteit werken we later uit, omdat deze nog niet voldoende in beeld zijn. Voor overstroming werken deze regionaal uit als uitwerking van de regionale adaptatie strategie (RAS).

We streven ernaar om deze doelen uiterlijk in 2050 te halen. Door deze doelen de komende jaren toe te gaan passen in projecten, ervaren we welke afwegingen met andere doelen in de praktijk gemaakt moeten worden en waar maatwerk met een goede onderbouwing noodzakelijk is.

Aanpak

Het uitgangspunt om Utrecht klimaatbestendig te maken is zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande programma's. Elk programma moet straks rekening houden met het thema klimaatadaptatie. Als opgave focussen we op het bepalen van ambities en doelen en het borgen hiervan.

We gaan klimaatadaptatie zoveel mogelijk combineren met andere werkzaamheden in de openbare ruimte, onder andere om zo de kosten te beperken. Belangrijke opgaven om mee samen te werken zijn de rioolvervangingsopgave, de Schaalsprong Groen in de RSU, de mobiliteitsopgave om van 50 naar 30 km/uur te gaan en ontwikkelend beheer van de openbare ruimte. Dit doen we vooral in de bestaande stad. Voor nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten stellen we beleid vast om ervoor te zorgen deze direct klimaatbestendig worden uitgevoerd. Klimaatadaptatie moet het nieuwe normaal worden. Alleen door samenwerking is het mogelijk om integrale afwegingen te maken en tot een gedragen besluitvorming te komen.

Op een aantal thema's hebben we te weinig informatie, zoals droogte en biodiversiteit. Daarom maakt een onderzoeksagenda deel uit van de visie, waarmee we een completer beeld krijgen van wat de mogelijke effecten en gevolgen van een veranderend klimaat zijn, en hoe we dit moeten aanpakken.

Een groot deel (60%) van de oppervlakte van de stad is in eigendom van inwoners en andere stakeholders. Dat betekent dat de klimaatadaptatie-opgave niet alleen in het openbaar gebied opgelost kan worden. Om te zorgen dat ook deze grondeigenaren hun woning, gebouw en omgeving klimaatbestendig maken zetten we onder meer nieuw beleid, subsidies en communicatie in.

We werken samen in onze landelijke netwerken (bijvoorbeeld GNK en KANS), maar ook met onze regionale gebiedspartners in het Netwerk Water en Klimaat om bijvoorbeeld via de impulsregeling klimaatadaptatie van het Rijk subsidie voor maatregelen aan te vragen.

De globale investeringskosten voor het aanpassen van de openbare ruimte tot 2050 worden geschat op 0,5 – 1 miljard euro als we optimaal aansluiten ('meekoppelen', 70% werk-met-werk) bij andere opgaven. Zonder werk met werk maken liggen de verwachte kosten op ruim 2 miljard euro. De maatregelen zijn globaal opgebouwd uit hemelwaterbestendig inrichten, ontharden en vergroenen. Een deel van de maatregelen, vooral wateroverlast en droogte, zijn te dekken vanuit het programma Openbare Ruimte en Groen, onderdeel water- en rioleringsprogramma. De beschikbare middelen in dit programma komen vanuit de inkomsten uit rioolheffing.
De groene maatregelen en kosten voor klimaatadaptatie die enkel gerelateerd zijn aan hitte kunnen niet worden bekostigd uit het water- en rioleringsprogramma, maar moeten bekostigd worden uit andere programma's om de opgave te realiseren. Er is daar dus een extra budget nodig om bomen te kunnen realiseren en ze te kunnen aanplanten of de groeiplaats te verbeteren. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de groene schaalsprong als onderdeel van de uitwerking van de RSU. De investeringen worden op 1,6 miljard euro geschat. De uitvoering hiervan is mede afhankelijk van middelen, zowel van de gemeente als van andere partijen.

De opgaven klimaatadaptatie en groen vallen ruimtelijk grotendeels in hetzelfde gebied, de bestaande stad. Voor nieuwbouw hanteren we als uitgangspunt dat de kosten worden gedekt vanuit de gebiedsontwikkeling. Dit komt naar verwachting gemiddeld neer op maximaal 2.000 euro per woning. Voor inwoners en bedrijven zijn de kosten nog niet inzichtelijk, omdat we bij bestaande bouw vooralsnog geen bindende maatregelen voorschrijven. De gemeente geeft eerst zelf het goede voorbeeld, door de openbare ruimte en eigen vastgoed klimaatbestendig te maken.

De visie wordt in 2024 geëvalueerd, naar aanleiding van de nieuwe stresstesten en KNMI-scenario's. Hierbij worden ook de opgedane ervaring in projecten en nieuwe inzichten meegenomen en zo nodig worden doelen en visie bijgesteld.



1

Inleiding

Utrecht in 2050: Het weer is extremer dan nu. Het regent in de zomer harder en in de winter vaker. Het is warmer met vaker droge en hete periodes. Droger én natter. Dat klinkt onheilspellend, maar onze stad kan tegen die tijd tegen een stootje. Onze stad is klimaatbestendig. Voorbereid op een ander klimaat.

Daardoor kunnen Utrechters op een hete zomerdag het hoofd koel houden. Wonen we in een groene stad met genoeg schaduw, gezond (zwem)water en een goede nachtrust voor iedereen. Houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, en werkt de bodem net als een spons. Daardoor wordt Utrecht een stad waar niet alleen mensen fijn wonen maar ook dieren en planten graag neerstrijken.

In deze Visie Klimaatadaptatie leest u hoe we dit toekomstbeeld werkelijkheid laten worden. Samen met inwoners, ondernemers en organisaties.

Foto: Verkoeling zoeken in en bij de Haarrijnse Plas op een hete dag

1.1 Aanleiding en context

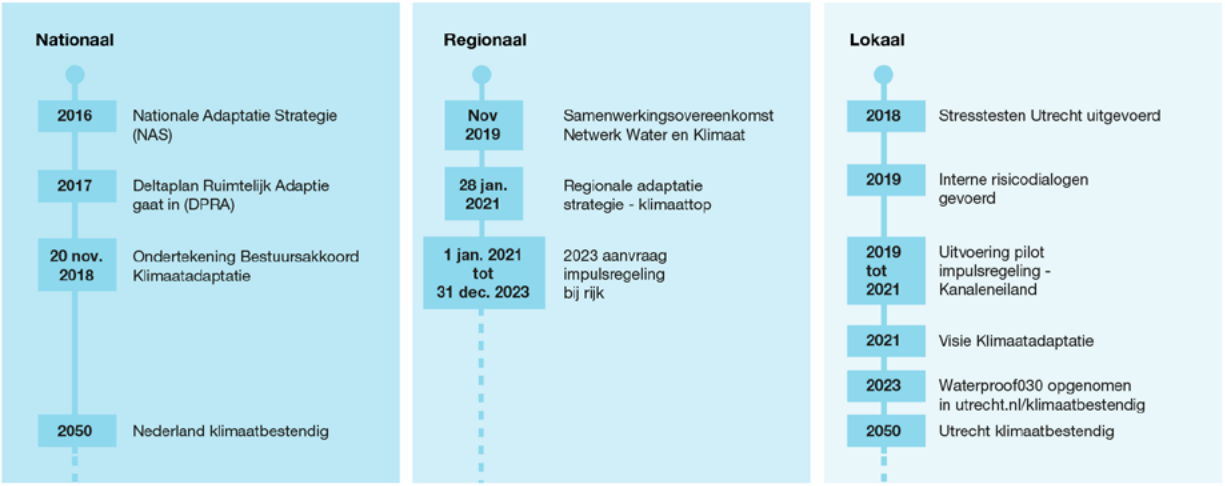
Het veranderende klimaat, met vaker hitte, droogte en wateroverlast, is de aanleiding voor deze klimaatadaptatievisie. Hiermee sluiten we aan op het landelijke Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) uit 2017. Hierin staat dat Nederland in 2050 klimaatbestendig is. In het DPRA staan 7 ambities beschreven.



De 7 ambities uit het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Daarnaast is er de Nationale klimaatadaptatieStrategie (NAS). Deze zet de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland: de strategie brengt nieuwe initiatieven voor klimaatadaptatie op gang, en versnelt en verbreedt bestaande initiatieven.

Het DPRA en de NAS vullen elkaar aan. Het DPRA richt zich op het maken van afspraken over maatregelen om de gevolgen van wateroverlast, hitte, droogte en overstroming te beperken. De NAS richt zich op sectoren, ketens, thema's en klimaatrisico's die niet in het DPRA aan de orde komen. En is daarnaast aanvullend op een aantal thema's die wel in het DPRA staan, zoals de effecten van de verschuiving van klimaatzones door geleidelijke klimaatverandering; gezondheids-verlies, arbeidsverlies en kosten door een mogelijke toename van allergieën en infecties.



Tijdlijn klimaatadaptatie op landelijk, regionaal en lokaal niveau

1.2 Samenhang met andere opgaven en wetgeving

Klimaatadaptatie staat niet op zichzelf, maar is verbonden met andere opgaven en thema's. Het gaat over de inrichting van de openbare ruimte, maar ook over privéterreinen en -eigendommen. De Kadernota kwaliteit openbare ruimte sluit hier op aan en richt zich op het verbeteren van een gezonde openbare ruimte. De Nota Beheer Openbare Ruimte sluit ook aan, waarbij het achterstallige onderhoud wordt aangepakt en werk met werk kan worden gemaakt. Een ander voorbeeld is de nota Gezondheid voor iedereen, waarvan het doel is om de gezondheid positief te beïnvloeden. We willen niet dat hitte nadelige effecten heeft voor eenzame en kwetsbare ouderen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 worden keuzes gemaakt over hoe de groei van de stad ruimtelijk wordt aangepakt. De keuzes die daarin zijn gemaakt, zijn bepalend voor hoe we tot een klimaatbestendige stad kunnen komen.

Maatregelen die we nemen om ons aan te passen aan het veranderende klimaat, zorgen samen met ander beleid, zoals het Groenstructuurplan, voor meer biodiversiteit en minder droogte. Meer bomen en minder tegels zorgen namelijk voor verkoeling en meer verdamping. De aanpassing aan het veranderende klimaat passen we ook toe in de gebiedsvisies. Er wordt gewerkt aan een Visie Stadswater, die over het gebruik van waterwegen in Utrecht gaat. Hierin wordt ook zwemwater meegenomen, maar ook het gebruik van (natuurvriendelijke) oevers. In deze visie worden kansen benut om de link met klimaatadaptatie te leggen. Al deze opgaves zijn belangrijk om een klimaatbestendige stad te worden en zijn met elkaar verbonden.

Regionale Adaptatie Strategie

De koers voor de regio staat verwoord in de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) van het Netwerk Water & Klimaat. Veertien gemeenten in de regio Utrecht zuidwest werken in het Netwerk Water & Klimaat samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, de provincie Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht. De 17 partners van het netwerk spreken in de RAS de ambitie uit om de regio samen uiterlijk in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te maken en bevat 7 strategieën voor de uitvoering. Iedere partner vertaalt dit weer naar lokale maatregelen.

1.3 Klimaatadaptatie in de Omgevingswet

Ten slotte wordt de Visie Klimaatadaptatie door de raad vastgesteld als onderdeel van de omgevingsvisie Utrecht. In juli 2022 wordt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet ingevoerd. Het doel van de Omgevingswet is om de regelgeving inzichtelijker, samenhangender en meer gebiedsgericht te maken. En om sneller tot besluitvorming te komen. Om dit te bereiken vervalt veel nationale regelgeving, wat ruimte geeft om op gemeentelijk niveau zaken gebiedspecifiek vast te leggen. “Decentraal, tenzij” is een belangrijk principe van de Omgevingswet.

De Omgevingswet vereist dat elke gemeente online begrijpelijke informatie over de fysieke leefomgeving aanbiedt en zo een gelijke informatiepositie voor de stad creëert. Dit vraagt dat we alle informatie over het water- en rioleringssysteem verbeteren en digitaal toegankelijk maken. De verbeterde informatie bieden we aan bij aan het landelijk Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Daarmee heeft iedereen via het vernieuwde Omgevingsloket toegang tot die verbeterde informatie. Zo kan iedereen snel zien wat er op een bepaalde locatie wel en niet is toegestaan. Ook is er toegang tot informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Met al deze informatie kan iedereen via het DSO een vergunning zo compleet mogelijk aanvragen of een melding doen.

1.4 Proces en leeswijzer

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Voorjaarnota en het nieuwe plan watertaken het thema klimaatadaptatie aan de orde. Afgesproken is dat bij de herziening van het Plan gemeentelijk watertaken 2016-2019 ook zou worden aangegeven hoe we ons voorbereiden op en aanpassen aan het veranderende klimaat. Omdat klimaatadaptatie over veel meer gaat dan alleen water hebben we besloten er twee aparte visies van te maken, een Visie Klimaatadaptatie en een Visie Water en Riolering. Er is veel samenhang en soms ook overlap tussen beide visies, bijvoorbeeld over het voorkomen van wateroverlast door extreme neerslag of het beperken van de gevolgen van langdurige droogte. De Visie Klimaatadaptatie bevat daarnaast ook de onderwerpen hitte, biodiversiteit en overstroming. Het proces voor beide visies is gelijktijdig en samen doorlopen.

Om tot deze visie te komen zijn eerst de kwetsbaarheden van Utrecht onderzocht met stresstesten voor de verschillende klimaatthema’s. Op basis van data over de thema’s is onderzocht waar, wanneer en welke knelpunten kunnen ontstaan. Daarnaast hebben we risicodialogen gevoerd met verschillende onderdelen binnen de gemeente, het waterschap en de provincie. Hier stonden de vragen centraal: Wat is belangrijk in Utrecht? Waar moeten we nu ingrijpen? En waar kunnen we met andere projecten meeliften? Dit proces heeft geleid tot de visie die hier nu voor u ligt.

Elke zes jaar worden stresstesten herhaald en in 2024 worden ze weer uitgevoerd. De nieuwe stresstesten geven aan hoe ver we zijn in het realiseren van een klimaatbestendig Utrecht. Daarnaast komen er in 2023 nieuwe KNMI-klimaatscenario’s beschikbaar en weten we beter wat het weer in 2050 gaat doen. Deze twee punten geven aanleiding om in 2024 de Visie Klimaatadaptatie te evalueren om te kijken of de visie moet worden aangepast.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de kwetsbaarheden van Utrecht aan de hand van de thema's hitte, droogte, wateroverlast, overstromingen en biodiversiteit. Dit doen we aan de hand van de uitgevoerde stresstesten - een van de zeven ambities van de DPRA. In hoofdstuk 3 leest u over onze ambities en doelen en de bijbehorende onderbouwing om tot deze doelen te komen. Ook zijn er leidende principes geformuleerd. Door de kwetsbaarheden, ambities en doelen te combineren hebben we prioriteiten bepaald en beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de aanpak beschreven. De aanpak beschrijft de maatregelen, de onderzoeksagenda, de uitvoering en toe te passen (beleids) instrumenten. Omdat we de uitvoering niet alleen kunnen en we inwoners en bedrijven nodig hebben, is in hoofdstuk 4 opgenomen hoe we communicatie inzetten als onderdeel van onze strategie.
In hoofdstuk 5 is ten slotte de investeringsstrategie beschreven, waarbij wordt ingegaan op het indicatief ingeschatte investeringsvolume en dekkingsmogelijkheden.



2

Opgave

In dit hoofdstuk wordt de opgave op het gebied van klimaatadaptatie voor Utrecht beschreven. Per deelthema (hitte, wateroverlast, droogte, overstroming en biodiversiteit) leest u de gevolgen voor Utrecht. In de bijlagen vindt u uitleg over de bijbehorende kaarten. De kaarten zijn beschikbaar via een kaartenportaal.

Foto: Een koele en groene verblijfsplek in het Wilhelminapark

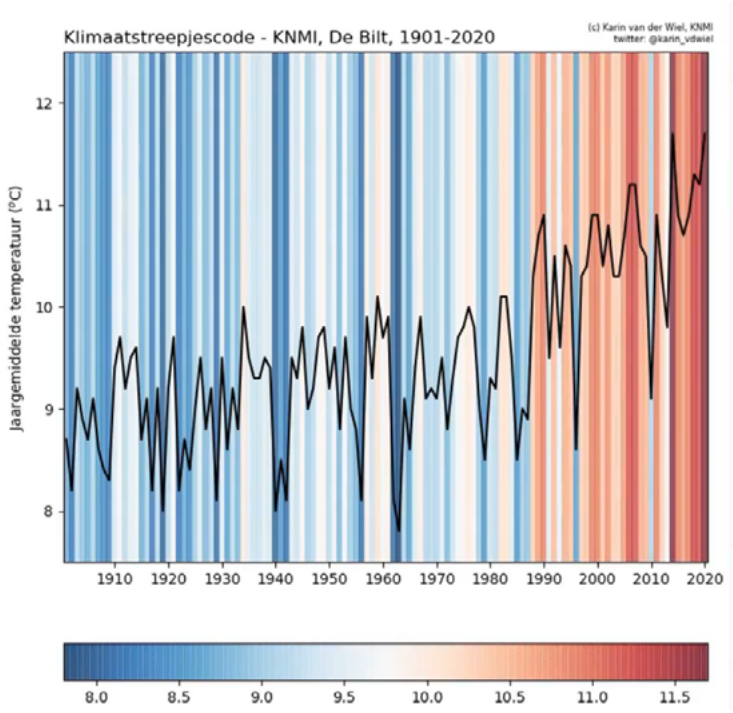
2.1 Kwetsbaarheden en risico's

2.1.1 Hitte

Verschillende temperaturen
Luchttemperatuur is de gemeten temperatuur van de lucht.
Gevoelstemperatuur is hoe warm de temperatuur aanvoelt. Dit kan op verschillende plekken binnen en buiten de stad sterk verschillen. In een straat met veel verharding en weinig groen kan de zonzijde veel heter zijn dan de schaduwzijde. De gevoelstemperatuur wordt bepaald door de luchttemperatuur, de luchtvochtigheid, de stralingswarmte van de zon en reflectie, maar ook door de activiteit die je doet en de kleding die je draagt.

Het *Stedelijk Hitte-eiland-effect* betekent dat de temperatuur in de stad hoger ligt dan in de gebieden eromheen. Dit komt door de vele verharding en bebouwing, die snel opwarmen en warmte vasthouden. Deze warmte wordt in de nacht afgegeven, waardoor het minder afkoelt en het ook 's nachts warm is. Een stedelijk gebied kan ongeveer 7 tot 10 graden warmer aanvoelen dan het landelijke gebied.

Door klimaatverandering wordt het warmer in Nederland en in Utrecht. Niet alleen de gemiddelde temperatuur stijgt. We krijgen ook steeds vaker te maken met warme dagen met temperaturen van boven de 25°C. Het aantal tropische dagen boven de 30°C zal naar verwachting in 2050 drie keer zo veel zijn als nu, zo blijkt uit klimaatscenario's 2014 van het KNMI. Hittegolven gaan niet alleen vaker voorkomen, maar zijn ook heftiger en duren langer. De hittegolf van augustus 2020 is hier een goed voorbeeld van. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, nachtrust, het welbevinden van mensen en de arbeidsproductiviteit. In 2019 waren er in Nederland 400 extra sterfgevallen (bron: cbs) door hitte en hebben we voor het eerst de grens van 40°C verbroken.



De gemiddelde stijging van de temperatuur in Nederland van 1900 tot 2021.

Vooral Utrechtse wijken met veel verharding en weinig groen zijn kwetsbaar voor hitte. Het gaat daarbij vooral om de Binnenstad en de omliggende buurten, zoals Rivierenwijk, Ondiep en Zuilen, maar ook om bedrijventerreinen zoals Strijkviertel en de woonboulevard. De gevoelstemperatuur is hier op een zomerse dag meer dan 8 graden hoger dan aan de randen van de stad, doordat er weinig schaduw en groen is en veel verharding. Hierdoor is de nachttemperatuur hoger en dit kan zorgen voor een slechte nachtrust. (Bron: Utrechtse stresstest).



Gevoelstemperatuur op een hete dag (arcgis.com) (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Omdat schaduw een groot effect heeft op de gevoelstemperatuur hebben we een schaduwkaart gemaakt. Deze kaart geeft weer waar op het heetst van de dag schaduw door gebouwen en bomen is. In Leidsche Rijn is te zien dat er weinig schaduw is, dit is waarschijnlijk grotendeels omdat de bomen daar nog niet volgroeid zijn. In hoofdstuk 3 is een uitsnede van de schaduwkaart opgenomen.

In koele woningen zijn inwoners minder kwetsbaar voor hitte, maar het is ook belangrijk om buiten te komen. Het is van belang dat bewoners op korte afstand een koele plek in de openbare ruimte kunnen opzoeken, als die niet om de woning is. Op de kaart afstand tot koelte, uitsnede opgenomen in hoofdstuk 3, is per gebouw en woning te zien wat de afstand is tot een koele plek. Dat kan bijvoorbeeld een park zijn. In vrijwel geheel Utrecht is het mogelijk om binnen 200 meter (een afstand die voor veel inwoners goed is af te leggen) een koelteplek op te zoeken, alleen in een gedeelte van Lombok, Parkwijk Zuid, 't Zand en Hoge Weide is dat niet het geval.

Met de verwachte klimaatverandering is de verwachte schade door (de gevolgen van) hitte in de periode tot 2050 tussen de 170 en 200 miljoen euro. (bron: klimaatschadeschatter). Het gaat hier om directe schade, zoals vermindering van arbeidsproductiviteit, sterfte, ziekenhuisopnames en bestrijding van de eikenprocessierups.
Gezondheidsschade (indirecte schade) treedt vooral op bij kwetsbare groepen zoals ouderen, zieken en jonge kinderen, bijvoorbeeld door toename in allergieën, huidkanker en luchtwegaandoeningen door smog. Ook het effect en de schade door hitte aan bruggen en wegdelen is niet meegenomen in de schadeschatter.



Foto: Een ondergelopen fietstunnel na hevige neerslag op 19 juni 2019 in Lunetten

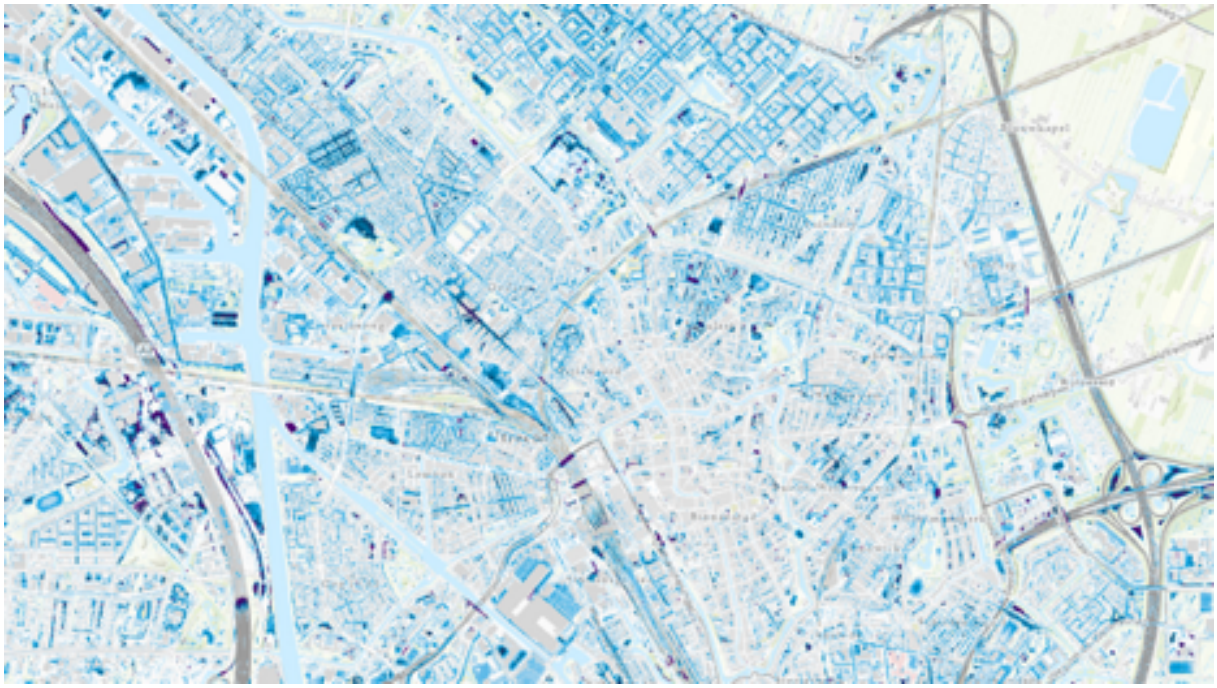
2.1.2 Wateroverlast

Door de opwarming van het klimaat neemt de zwaarte van regenbuien toe en komen hevige buien steeds vaker voor. De kans dat er in korte tijd veel regen valt is nu al 2 tot 5 keer groter dan in de vorige eeuw. In 2085 (bron: STOWA) is de verwachte kans dat een hevige regenbui voorkomt, waarbij 80 millimeter in één uur valt, één keer in de 100 jaar. Deze kans geldt nu nog voor een bui van 60 mm in één uur. Bij een dergelijke regenbui valt 80 liter (8 emmers water) op één vierkante meter. Bij normale buien vangt onze riolering regenwater op of kan het wegzakken in de bodem. Bij zware regenbuien (zwaarder dan 20 mm in één uur) kan de riolering dit niet allemaal verwerken en kan het water tegen panden komen te staan of er zelfs inlopen.

Kwetsbare plekken voor wateroverlast in Utrecht zijn de laaggelegen plekken in wijken met veel verharding in straten en tuinen. Dit leidt tot water in tuinen, op straat of zelfs in gebouwen. Denk aan de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt, waar bij zware buien in de zomer van 2014 het water in de tuinen bleef staan en de woningen instroomde, met aanzienlijke schade tot gevolg. Gemeente en eigenaren hebben de afgelopen jaren gezamenlijk maatregelen genomen om dit te verbeteren. Maar er zijn nog meer kwetsbare plekken, waar de problematiek nu nog meevalt, maar waar de kans op overlast door steeds zwaarder wordende buien reëel is.

Naast dat regenwater gebouwen in kan lopen, is er ook het risico dat water op straat blijft staan. Tunnels en wegen kunnen dan tijdelijk onbegaanbaar zijn. Hierdoor is kans op uitval van infrastructuur en worden nood- en hulpdiensten mogelijk belemmerd (bron: Utrechtse stresstest).

Door de zeespiegelstijging wordt het in de toekomst steeds moeilijker om het water van het Amsterdam Rijn-Kanaal via het Noordzeekanaal af te voeren naar de Noordzee. Mogelijk dat hierdoor de afvoer via de Muntsluis in de toekomst beperkt gaat worden. Lopend onderzoek zal dit uitwijzen.



Wateroverlastkaart bij een regenbui van 80 mm/uur (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Als we in Utrecht geen verdere maatregelen nemen is de verwachte schade door wateroverlast tussen 2018 en 2050 €480-570 miljoen (bron: wolkbreukschadeschatter). Dit gaat alleen om schade in panden. Schade aan de openbare ruimte en schade door de stremming van wegen is hierin niet meegenomen. Ter vergelijking: de schade in Kopenhagen na een bui van 150 mm in 2 uur in 2011, bedroeg ongeveer 1 miljard euro.
De kans op grondwateroverlast neemt toe door nattere winters met mogelijke gevolgen zoals funderingsschade, gezondheidsproblemen of groen en bomen die afsterven door verrotting of schimmelvorming. Helaas bestaat er landelijk nog geen goede methode om de potentiele risico's en schade van grondwateroverlast in beeld te brengen.

2.1.3 Droogte

Door klimaatverandering veranderen neerslagpatronen. Vanaf 1950 komt droogte vaker voor in Nederland. De verwachting is dat het aantal langdurige periodes van droogte gaat toenemen, met name in de lente en zomer. Er is in Nederland elk jaar sprake van een neerslagtekort, maar in 1976 en 2018 liep dit tekort zo snel op dat er een droogtesituatie ontstond (bron: KNMI). De vraag naar water is dan groter dan wat er aan regen valt en via de rivieren ons land binnenstroomt. Droogte kan zorgen voor een versnelde daling en uitdroging van de bodem, een lage grondwaterstand en droogvallende watergangen. Dit heeft weer gevolgen voor funderingen, groen en recreatiewater.

Utrecht lijkt op basis van de huidige droogtestresstest niet heel kwetsbaar voor bodemdaling, behalve in gebieden met veen, en in mindere mate klei in het bovenste deel van de bodem in de buitengebieden. Zowel veen als klei krimpen namelijk als ze uitdrogen. Veen komt voor aan de west- en noordkant van de stad, zoals ten noorden van de Gageldijk, Haarzuilens en Rijnenburg (ten zuiden van de A12). Bij bouwwerkzaamheden moet hier rekening worden gehouden met gevolgen van droogte en bodemdaling. Kleilagen vinden we bijna overal in de stad. Als gevolg van krimp kunnen panden of wegen die niet op zand of palen gefundeerd zijn gaan zakken. Bekende voorbeelden van droogteschade zijn de Ringkade in Rijnenburg en de Tjepmaweg in De Meern.



De droogte van de afgelopen jaren wordt zichtbaar in de wadi in het Klifrakplantsoen

Vooral vooroorlogse panden die niet op palen gefundeerd zijn of historische gebouwen die in de loop van de tijd verschillende funderingen hebben gekregen, zijn gevoelig voor zettingsschade. Een ander risico van droogte is dat houten paalfunderingen kunnen droogvallen omdat de grondwaterstand daalt. Gelukkig is dit risico in Utrecht heel beperkt, omdat er nauwelijks woningen of andere constructies zijn die een houten paalfundering hebben.

Langdurige droogte kan een negatieve invloed hebben op archeologische resten in de bodem. Veranderingen in de grondwaterstanden en peilverlaging of grond- en oppervlaktewaterstromingen kunnen archeologische resten en sporen aantasten. En waarden die eenmaal zijn aangetast of zelfs vernietigd, komen ook bij bijvoorbeeld herstel van het grondwaterpeil niet meer terug. Het verlies van informatie is onomkeerbaar. Zo is bij het archeologisch onderzoek voorafgaand aan de bouw van het ondergronds bezoekerscentrum DOMunder vastgesteld dat de wortels van de in de jaren zeventig geplante bomen op het Domplein zoveel water wegzuigen dat de houten palen van een voormalig Romeins fort ernstig zijn aangetast.

De effecten van veranderingen in grondwaterstanden en waterstromen op de archeologische waarden in de ondergrond van de gemeente Utrecht is complex en tot op heden nog niet goed onderzocht.

Droogte is meer dan alleen bodemdaling het kan ook leiden tot schade aan stedelijk groen. Door de dalende grondwaterstand en de uitdrogende bodem moeten planten en bomen meer moeite doen om aan water te komen. Vooral jong groen dat nog geen volwaardig wortelstelsel heeft is kwetsbaar. Op dit moment is onvoldoende bekend wat de gevolgen zijn voor (jonge) bomen bij langdurige droogte.

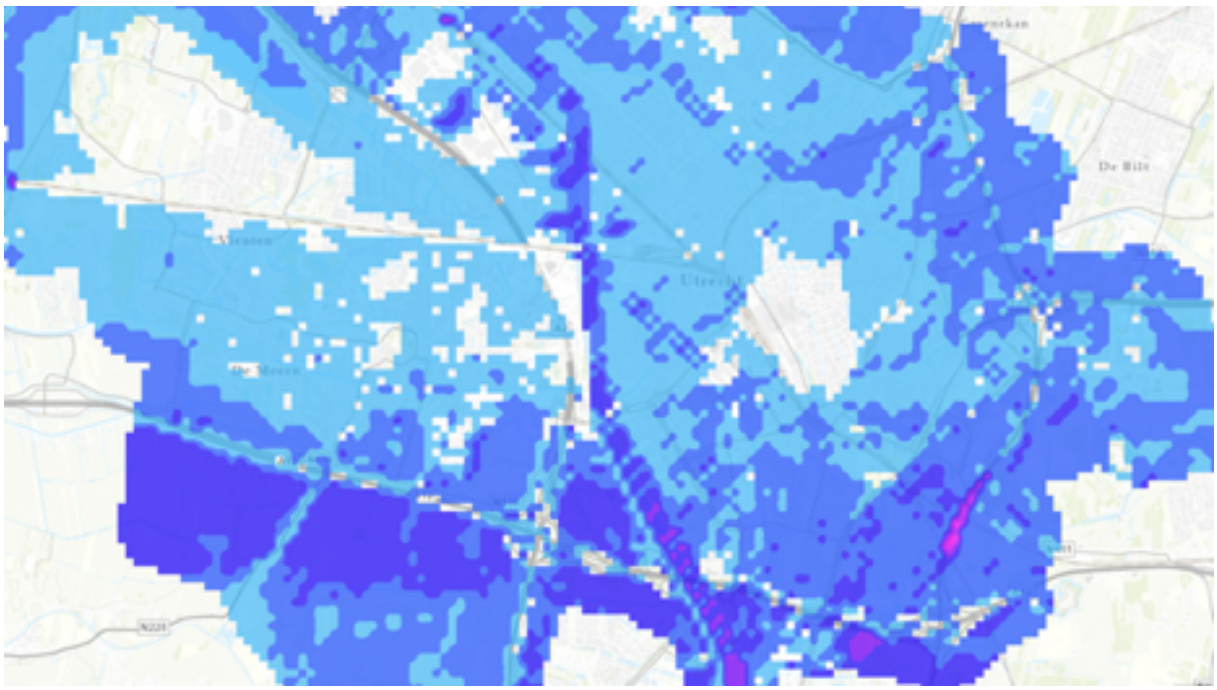
Ook het oppervlaktewater leidt onder droogte. De kwaliteit van het (recreatie)water gaat achteruit: de kans op blauwalg wordt groter en de beschikbaarheid van water staat onder druk. Wel is het zo dat Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) verwacht in alle droogtescenario's nog voldoende water te kunnen leveren vanuit de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal om de waterpeilen in de stad op niveau te kunnen houden.

Als er inderdaad sprake is van sterke klimaatverandering, dan zijn de verwachte kosten voor schade door droogte tussen 2018 en 2050 €140 tot €670 miljoen. Het gaat hier om funderingen van panden en schade aan wegen, riolering en gemeentelijk groen (bron: klimaatschadeschatter). De kostenschattingen liggen ver uiteen door de herstelkosten van de funderingen. Deze zijn moeilijk in te schatten. De directe schadekosten van de droogte in 2018 voor alleen het openbaar groen in de gemeente Utrecht bedroegen €400.000. Het ging hierbij om de kosten voor extra water geven en het waar nodig vervangen van jonge aanplant. Voor droogte is nog geen rekening gehouden met schade voor gezondheid, recreatie, bedrijvigheid en industrie, en ook niet met de schade die pas in volgende jaren optreedt en nu nog niet zichtbaar is. Ook de herstelkosten van de droogteschade aan de Ringkade of de Tjepmaweg zitten er niet bij.

2.1.4 Overstroming

Door de stijging van de temperatuur en zeespiegel enerzijds en grote hoeveelheden neerslag anderzijds kan de waterstand in rivieren sterk stijgen. Hierdoor neemt de kans op dijkdoorbraken en daarmee overstromingen toe. Een dijkdoorbraak is een regionaal probleem met grote impact. De kans in Utrecht op een dijkdoorbraak van de Lek ligt nu op één keer in de 200 jaar. Eerder is in het Deltaprogramma besloten dat de Lekdijk versterkt moet worden. Daarmee neemt de kans op een dijkdoorbraak af tot één keer in de 30.000 jaar. HDSR streeft ernaar de versterking in 2030 te hebben voltooid.

Bij een dijkdoorbraak van de Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen blijven in Utrecht alleen de binnenstad en de kern van Vleuten droog. In het grootste gedeelte van de gemeente komt tot een halve meter water te staan. In de laaggelegen gebieden Papendorp en Rijnenburg kan het water zelfs tot twee meter stijgen. Verder komen evacuatieroutes als de A2, A12, A27 en A28 deels onder water te staan. Bij een dreigende doorbraak is het huidige beleid om de inwoners van Utrecht preventief te evacueren. Omdat het water bij een doorbraak de bebouwde kom van Utrecht na 24 uur bereikt, is de tijd om te evacueren beperkt. Dat maakt een overstroming riskant.



Overstromingsgebied bij doorbraak Lekdijk (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Naast noodzakelijke evacuatie zijn de gevolgen van overstroming door een dijkdoorbraak groot. Als er meer dan 20 cm water op het maaiveld staat vallen de nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit, gas, warmte en water uit en worden wegen onbegaanbaar. Het kan tot een jaar duren voordat het gebied weer droog, begaanbaar, bewoonbaar en leefbaar is. De geschatte schade voor de regio Zuidwest Utrecht bij een dijkdoorbraak bij Amerongen is €13,8 miljard met daarbij 105-950 slachtoffers.

Een belangrijke vraag is of dijkversterking alleen voldoende is om ons voor te bereiden op klimaatverandering. Moeten we ook maatregelen treffen om de gevolgen van een eventuele dijkdoorbraak te beperken? Dit wordt meegenomen als onderzoeksvraag in de onderzoeksagenda.

Voor overstroming is een regionale aanpak gewenst en nodig en dit wordt dan ook regionaal opgepakt samen met en door de Veiligheidsregio Utrecht en het Netwerk Water & Klimaat.

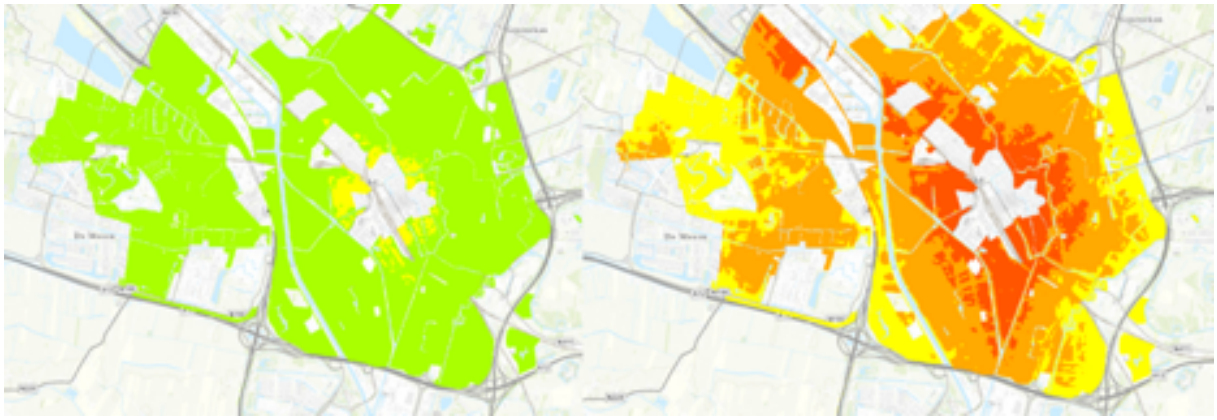
2.1.5 Biodiversiteit (planten en dieren)

Door klimaatverandering veranderen natuurlijke processen: het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en leggen vaker eieren/hebben meer legsels. Met het huidige tempo van klimaatverandering kunnen veel dieren en planten zich evolutionair niet snel genoeg aanpassen, met het risico dat ze lokaal of mondiaal uitsterven.

Doordat klimaatzones verschuiven zal er voor een aantal soorten, zoals de steenbreekvaren, egel en kleine watersalamander, die nu in en rond Utrecht voorkomen, minder geschikt leefgebied in Utrecht zijn. Voor andere soorten neemt de geschiktheid van het leefgebied juist toe, zoals de koninginnenpage. Dit zorgt voor een andere samenstelling van planten en dieren, en zorgt uiteindelijk voor het uitsterven van een aantal soorten, en een (tijdelijk explosieve) toename van andere soorten (plagen).

Het effect van klimaatverandering zal op de natuur in de stad extremer zijn dan op de natuur in de buitengebieden. In de stenige stad blijft hitte langer hangen en water van extreme regenbuien kan moeilijker weglopen door de vele verharde straten en tuinen. Ecologische poelen en natuurvriendelijke oevers komen eerder in het seizoen droog te staan en zijn dan ongeschikt als voortplantingsgebied voor vissen en amfibieën.

De kwaliteit van het oppervlaktewater staat onder druk door het veranderende klimaat. Zo is het kwetsbaar voor hitte, verdroging en bij overstorten van heftige regenbuien.



Biodiversiteitskaart van de egel, links geschikt leefgebied huidig en recht geschiktheid leefgebied in 2050.
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bij zwaardere buien zal er meer verdund afvalwater worden geloosd via de riooloverstorten en de rioolwaterzuiveringen. Dit heeft een negatief effect op de waterkwaliteit van soortenrijke wateren en waterplanten en libellen, vissen en andere dieren, omdat het afvalwater rijk is aan voedsel. Soorten die beter omgaan met (tijdelijke) wateroverlast nemen toe, soorten die minder goed bestand zijn tegen extreme condities (droog, warm, nat) verdwijnen. Daarnaast is de opwarming van het water ook een probleem voor de soortenrijkdom, deze neemt af.

Voor het effect van klimaatverandering op biodiversiteit is onderzoek nodig. Dat wordt in een volgende fase uitgevoerd. Dit is opgenomen in de onderzoeksagenda.



3 Ambitie

De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. We laten met het oog op de klimaatverandering geen ruimte onbenut en vergroenen de stad. Bij wateroverlast houd je droge voeten en bij droogte blijft er water beschikbaar. Bij hoge temperaturen is het nog steeds prettig verblijven, zowel binnen als buiten. Met genoeg plekken voor verkoeling in het groen of in en aan het water. We doen dit als gemeente samen met inwoners, bedrijven en stakeholders.

We hebben bovenstaande ambitie vertaald in een aantal doelstellingen. Hieronder leest u onze belangrijkste doelstellingen en leidende principes. Vervolgens leggen we uit hoe deze tot stand zijn gekomen en wat de onderbouwing voor de doelen is.

Foto: Een prettige route met groen en biodiversiteit in Park Oosterspoorbaan

3.1 Doelstellingen

Om onze stad in 2050 klimaatbestendig te laten zijn hebben we doelen opgesteld die aangeven hoe we dit willen bereiken. De doelen zijn gekozen op basis van de uitkomsten van de stresstesten, risicodialogen en onderzoek.

Doelen

- Het stedelijk hitte-eilandeffect van de stad is beperkt. We verlagen de gemiddelde luchttemperatuur en de (lokale) gevoelstemperatuur. Het hitte-eilandeffect moet beperkt worden tot een verschil (in gevoelstemperatuur) van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt). We willen dit realiseren door voldoende plekken te creëren waar het koeler is, bij voorkeur met ‘nature based solutions’:
  - In elke straat kan je op een hete dag in de schaduw lopen en fietsen, bij voorkeur in schaduw van planten en bomen. De basis is 30% en op de belangrijkste loop- en fietsroutes, bijvoorbeeld winkelstraten, van en naar station en marktpleinen van de stad, is er op het heetst van de dag zelfs 40% schaduw.

  - Iedereen heeft binnen 200 meter van een gebouw/woning een koele groene verblijfsplek in de openbare ruimte van minimaal 200 m^2.

  - We zorgen in buurten voor een minimale hoeveelheid groen van 40% in het horizontale vlak. (bron: de hittebestendige stad)

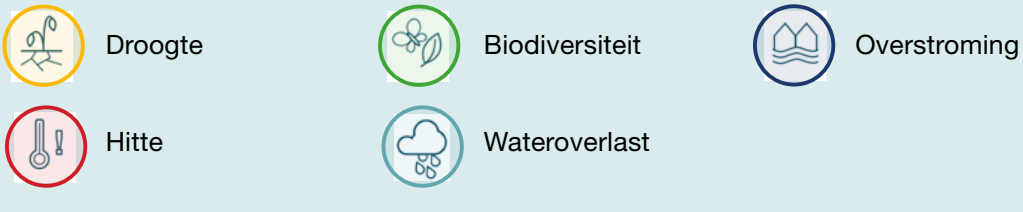
    

- Buien tot aan 80 mm per uur richten geen schade aan in panden en zorgen niet voor onbegaanbare wegen.

- We gebruiken de bodem als spons, waarbij we zoveel mogelijk water in de bodem opvangen, en er in droge periodes nog water beschikbaar is vanuit de bodem. Het hemelwater wordt vastgehouden waar het valt en wordt nuttig gebruikt. We houden minimaal 90% neerslag vast op de plek waar het valt.



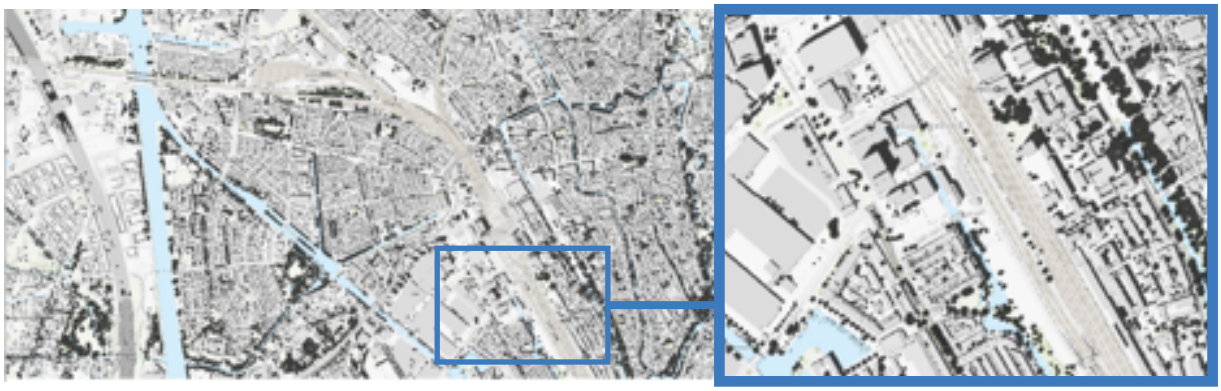
Doelen voor overstroming en biodiversiteit werken we later uit, omdat deze nog niet voldoende in beeld zijn. Voor overstroming geldt dat deze regionaal worden uitgewerkt, waarbij we waterveiligheid borgen en de gevolgen van overstroming beperken.

We streven ernaar om deze doelen te halen. Door deze doelen de komende jaren toe te gaan passen in projecten, ervaren we welke afwegingen met andere doelen in de praktijk gemaakt moeten worden en waar maatwerk met een goede onderbouwing noodzakelijk is.
Deze ervaringen en eventuele nieuwe inzichten nemen we mee in de evaluatie van de visie in 2024. Alleen door samenwerking is het mogelijk om integrale afwegingen te maken en tot een gedragen besluitvorming te komen.

In de RSU 2040 zijn de volgende uitgangspunten opgenomen op gebiedsniveau: streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad en 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien opgenomen. Deze uitgangspunten zijn overeenkomstig met de doelen die hierboven staan beschreven. Daarnaast zijn ze concreet en op projectniveau toepasbaar.

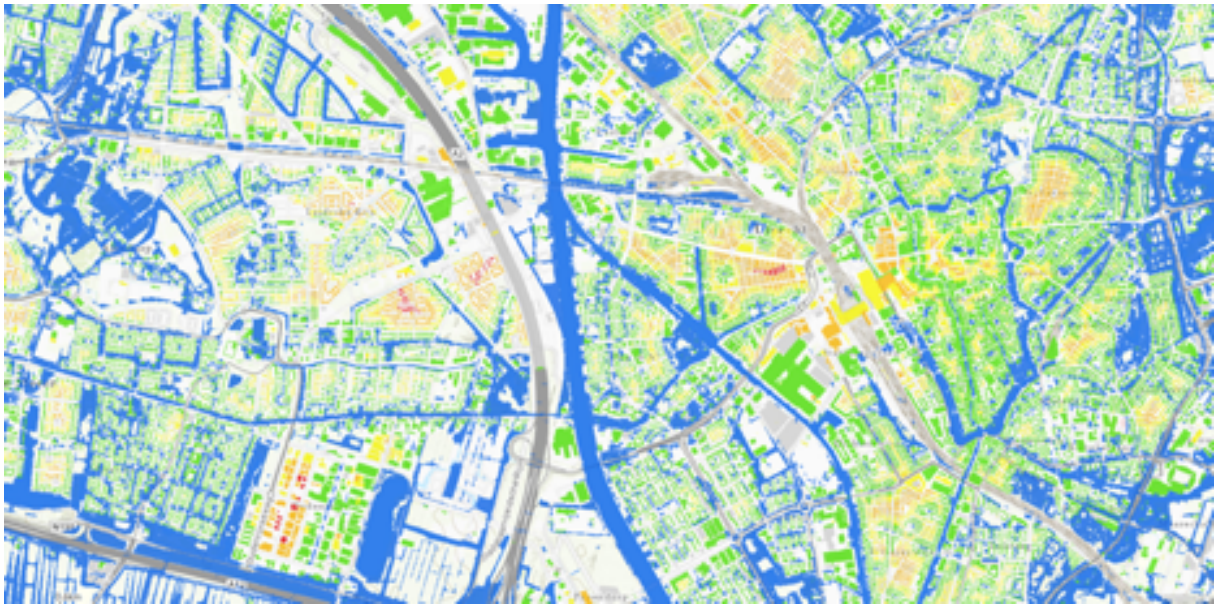
Onderbouwing hitte verminderen door koelere plekken

De realisatie van het overkoepelende doel om het hitte-eiland effect te beperken tot een verschil in gevoelstemperatuur van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt) hangt af van vele factoren die niet allemaal door de gemeente beïnvloedbaar zijn. Uit recent onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam ‘De hittebestendige stad’ blijkt dat er drie bruikbare en toetsbare doelstellingen zijn voor een aangename openbare ruimte bij hitte: een gewenst percentage schaduw in straten, een minimale afstand tot koelte en een minimaal percentage groen per buurt. De richtlijn voor het percentage schaduw in de straten hebben we overgenomen: de basis is 30% schaduw en 40% schaduw op belangrijkste loop- en fietsroutes.



Schaduwkaart, de kaart is een momentopname van 1 juli 2020 om 15.00 uur - het heetste moment van de dag. Schaduw van bomen, gebouwen en andere bouwwerken is zichtbaar. Rechts uitsnede van Jaarbeurs/Catharijnesingel.
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

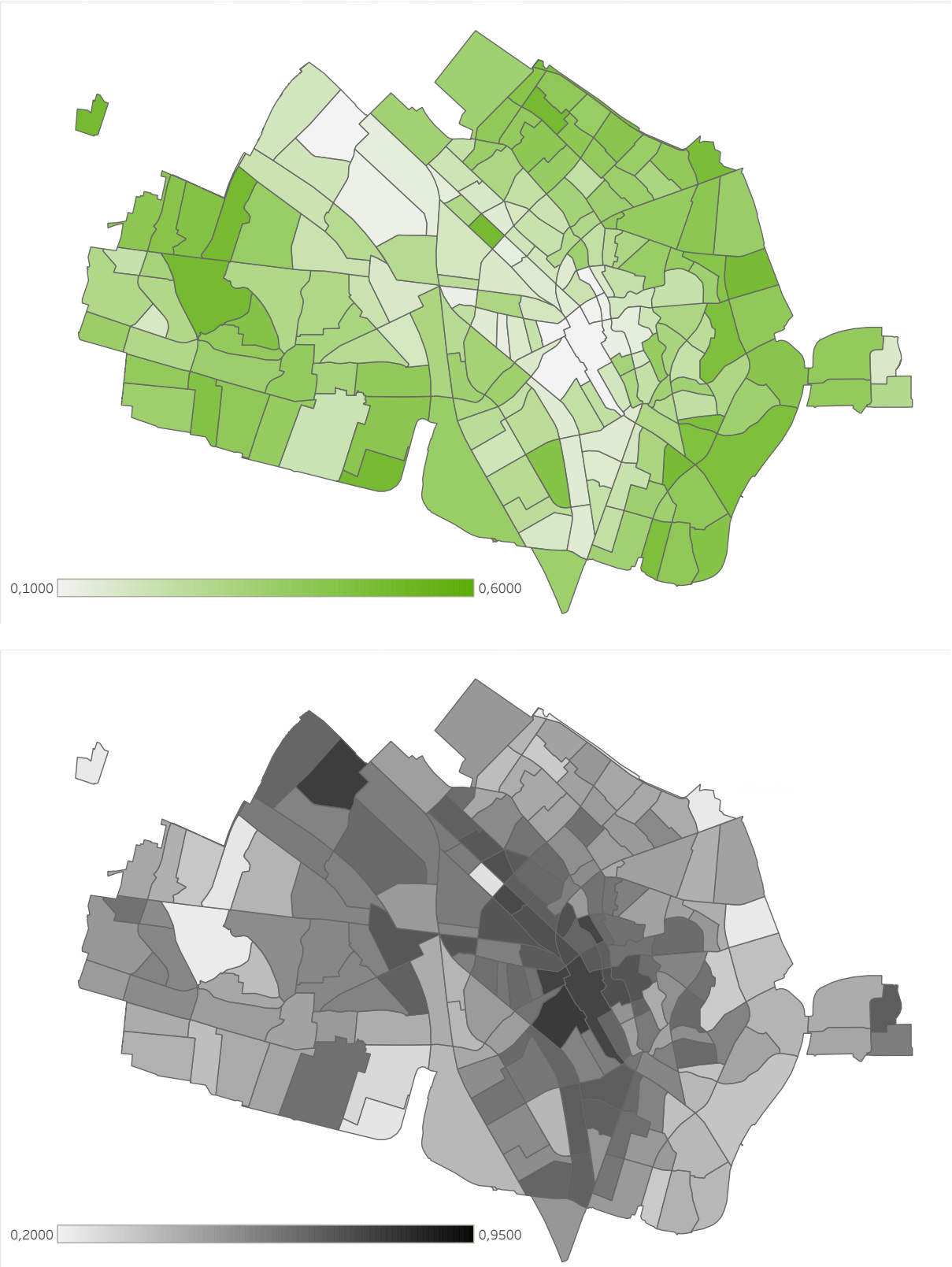
Bij de richtlijn afstand tot koelte hebben we gekozen voor 200 meter in plaats van 300 meter, want uit de enquête van de hittebestendige stad, blijkt dat inwoners 200 meter een redelijke afstand vinden om te lopen. We bedienen dan ook de brede doelgroep ouderen en kinderen, omdat dit binnen 5 minuten loopafstand van elke groep is.



Afstand tot een koele plek (rood is > 200 meter afstand) (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bij de richtlijn voor het percentage groen per wijk, in zowel de openbare ruimte als particuliere ruimte, streven we naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak. Bij voorkeur te realiseren door een groene inrichting op maaiveld, waarbij daken als een verhoogd maaiveld wordt gezien. Waar dit niet volstaat, kan als alternatief ook een boom met groen bladerdek met verharding eronder worden toegepast. De haalbaarheid van dit percentage is echter afhankelijk van de wijktypologie en is mogelijk verschillend per wijk. Dit gaan we onderzoeken en verder uitwerken. Daarnaast moet ook nog worden onderzocht hoe groene gevels hierin worden meegenomen.

Schaduw in de straten en de aanwezigheid van koelteplekken zorgen samen voor aangename verblijfsplekken waar de gevoelstemperatuur niet meer dan 5 graden ten opzichte van het buitengebied oploopt. We streven ernaar dat lokaal de gevoelstemperatuur niet te veel boven de 40 graden komt, omdat dan aanzienlijke gezondheidsschade kan optreden. Met uitzondering in die gevallen dat de temperatuur in het buitengebied 40 graden of hoger is vanwege extreme hitte, dan kunnen we een te hoge temperatuur in de stad niet voorkomen. Ook het aanplanten van bomen en groen tot een minimale hoeveelheid van 40% per buurt zorgt voor zowel meer verdamping van water als meer schaduw en koelte. Deze maatregelen zorgen er ook voor dat de hitte in de nacht beperkt blijft. De combinatie van schaduw maken door bomen en verdamping heeft het grootste koelende effect.



Groenpercentage ten opzichte van het percentage verharding in de subbuurten in de bebouwde kom in Utrecht.

Door de toevoeging van groen neemt de verdamping toe, met als gevolg dat de luchttemperatuur in de stad afneemt en lokaal de gevoelstemperatuur daalt. Het vergroten van de verdamping draagt veel bij aan het verkoelen van de stad en verlaagt de luchttemperatuur in de stad. Verdamping kost energie en dan is er minder energie beschikbaar om de lucht op te warmen en nemen gebouwen ook minder warmte op. Om de luchttemperatuur naar beneden te krijgen moeten we ervoor zorgen dat de openbare ruimte niet lokaal wordt opgewarmd. Het koelen van gebouwen door airco's leidt tot opwarming van de openbare ruimte door verplaatsing van warmte in het gebouw naar buiten het gebouw en dus kiezen we voor andere oplossingen.

Er zijn buurten die op dit moment voldoen aan de doelstellingen voor groen, maar er zijn ook buurten die absoluut niet voldoen. We streven ernaar om in alle gebieden het doel te halen met zoveel mogelijk nature based solutions. Verkennende berekeningen geven aan dat als we deze doelen in alle buurten nature based willen halen, we bijvoorbeeld 60.000 bomen moeten toevoegen binnen de bebouwde kom en minimaal 420 hectare moet ontharden en vergroenen.
De opgave komt overeen met de Schaalsprong Groen, waarin de ambitie 440 hectare extra groen is met het groeien van de stad. Beide opgaven voeren dit zoveel mogelijk met nature based solutions uit, want nature based solutions dragen ook bij aan meer biodiversiteit en een prettige en gezonde leefomgeving.

Onderbouwing wateroverlast voorkomen

We willen dat de openbare ruimte in staat is om extreme buien te verwerken zonder dat er schade ontstaat in aangrenzende panden of dat wegen onbegaanbaar worden voor hulpdiensten. We kiezen als maatgever een bui van 80 mm in één uur. Dit is de bui die in 2085 een keer in de 100 jaar kan vallen. Dit is ook op dit moment de heftigste, geregistreerde bui die Nederland (Herwijnen 2011) heeft gehad. Ook is dit de bui die als uitgangspunt heeft gediend voor de maatregelen aan de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt. Als we de straten hierop inrichten, voldoet onze openbare ruimte voor langere tijd, ook na 2050.

Concreet betekent dit dat:

- We ons inspannen om te voorkomen dat hemelwater vanuit de openbare ruimte rechtstreeks woningen en gebouwen kan instromen, mits het vloerpeil van woningen en gebouwen minimaal 2 cm hoger ligt dan de aangrenzende openbare ruimte. Bij woningen en gebouwen die lager liggen hangt dit af van de kosten van de benodigde maatregelen. Hierover vindt per situatie besluitvorming plaats.
- We ons inspannen om te voorkomen dat straten onbegaanbaar worden voor hulpdiensten en overig verkeer. Bij hoofdverkeerroutes willen we dat hulpdiensten nog minimaal 50 km per uur kunnen rijden, op de overige wegen stapvoets. De wegen moeten 3-4 uur na de bui weer gebruikt kunnen worden, zoals waarvoor ze bedoeld zijn.
- We proberen te voorkomen dat veiligheids- of gezondheidsrisico's ontstaan door opdrijvende putdeksels of door afvalwater dat door terugstuwing uit het riool op het maaiveld terecht komt.

Onderbouwing vasthouden regenwater

We scherpen de voorkeursvolgorde uit het landelijke hemelwaterbeleid aan om schade door droogte tegen te gaan. Om droogte tegen te gaan heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Dit leidt tot de volgende voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater:

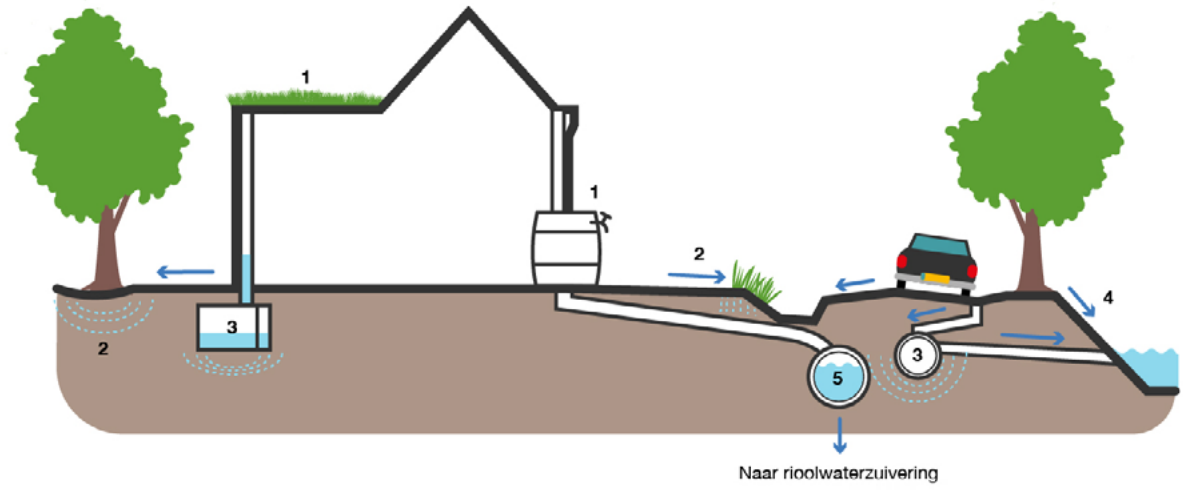
1. Vasthouden en nuttig gebruiken
2. Bovengronds infiltreren
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
4. Verwerken in het oppervlaktewater
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

Daarbij willen we de afvoer van hemelwater naar de rioolwaterzuivering op lange termijn terugbrengen tot nul.

Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m^2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn.
De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m^2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m^2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.



Voorkeursvolgorde omgaan met hemelwater

3.2 Opgave in gebieden

De kwetsbaarheden en doelstellingen geven aan waar de opgave ligt. De doelstellingen worden in Utrecht nog niet overal gehaald.

Schaduw

Voldoende schaduw op belangrijke routes wordt niet overal gehaald. Bijvoorbeeld de route Smakkelaarsveld, maar ook de fietsroute naar de Uithof voldoet niet. Hier hebben voetgangers en fietsers onvoldoende schaduw van groen, maar ook gebouwen geven niet altijd voldoende schaduw. Zo zijn er nog meer routes die niet voldoen. In gebieden die worden verdicht zal mogelijk voldoende schaduw wordt gehaald door de aanwezigheid van hogere gebouwen. In Leidsche Rijn zien we ook dat er nog onvoldoende schaduw is, maar hier zijn nog niet alle bomen tot volle wasdom. Dit is bij veel nieuwbouw te zien en daar zal na tien jaar een hoger percentage schaduw worden gehaald, onduidelijk is nog of dit een voldoende hoog percentage zal zijn.

Koele verblijfsplek

Een koele groene verblijfsplek op 200 meter wordt in bijna alle gebieden gehaald, behalve in Lombok, Parkwijk Zuid en Hoge Weide en de bedrijventerreinen Oudenrijn en Overvecht. In de overige gebieden voldoet het wel, maar moet de kanttekening worden geplaatst of het ook prettige verblijfsplekken zijn, zoals is er zitgelegenheid, een gevoel van veiligheid? Dit is niet meegenomen. De kwaliteit van de verblijfsplekken onderzoeken we.

Voldoende groen

50% Van de buurten voldoet nog niet aan 40% groen in het horizontale vlak. Dit betreft de buurten met veel verharding, zoals de binnenstad en de groenarme buurten (Rivierenwijk, Ondiep en Zuilen) eromheen en de bedrijventerreinen. In Leidsche Rijn wordt ook niet overal aan dit doel voldaan, maar hier speelt weer dat het groen in de wijk nog niet volgroeid is. We zien dat op de plekken waar niet voldaan wordt aan percentage groen de gevoelstemperatuur hoog oploopt op een zomerse hete dag. Ook de nachttemperatuur op een zomerse dag blijft in die gebieden hoog. Dat komt doordat er niet veel bomen zijn en er weinig schaduw is, waardoor weinig verdamping optreedt. Ook is er veel verharding, zoals straten en stoepen. Die warmen op en houden warmte vast.

Wateroverlast

Als de regenbui van 80 mm in een uur in Utrecht valt, zal vooral in stedelijk gebied te veel water op straat blijven staan. Gebieden zoals Overvecht, Zuilen, Tuindorp en oude kernen als Vleuten en de Meern zullen wateroverlast ervaren op de laaggelegen plekken in de wijken. Vooral op plekken met veel verharding in straten en tuinen, zoals asfalt en tegels. Ook veel tunnels zullen wateroverlast ervaren. In deze gebieden is ook nog geen gescheiden stelsel van hemel- en afvalwater aanwezig.

Sponswerking

Voor het opvangen van 90% van de neerslag die in een jaar valt, voldoet alleen Leidsche Rijn. Bij de bouw en ontwikkeling van deze wijk is deze norm al toegepast. De wadi's en de lager gelegen groenstroken, maar ook het gescheiden waterstelsel zorgen hiervoor. In de overige delen van de gemeente zijn deze maatregelen niet toegepast en is het doel ook nog niet gehaald.

3.3 Prioriteiten

In voorgaande hoofdstukken is beschreven dat onderzoek is verricht naar de kwetsbare situaties die in Utrecht voor kunnen komen, ook al willen we ze in eerste instantie liever voorkomen. Deze kwetsbare situaties zijn ingedeeld in risico-categorieën en gebruikt bij de gevoerde risicodialogen.

Risicodialoog

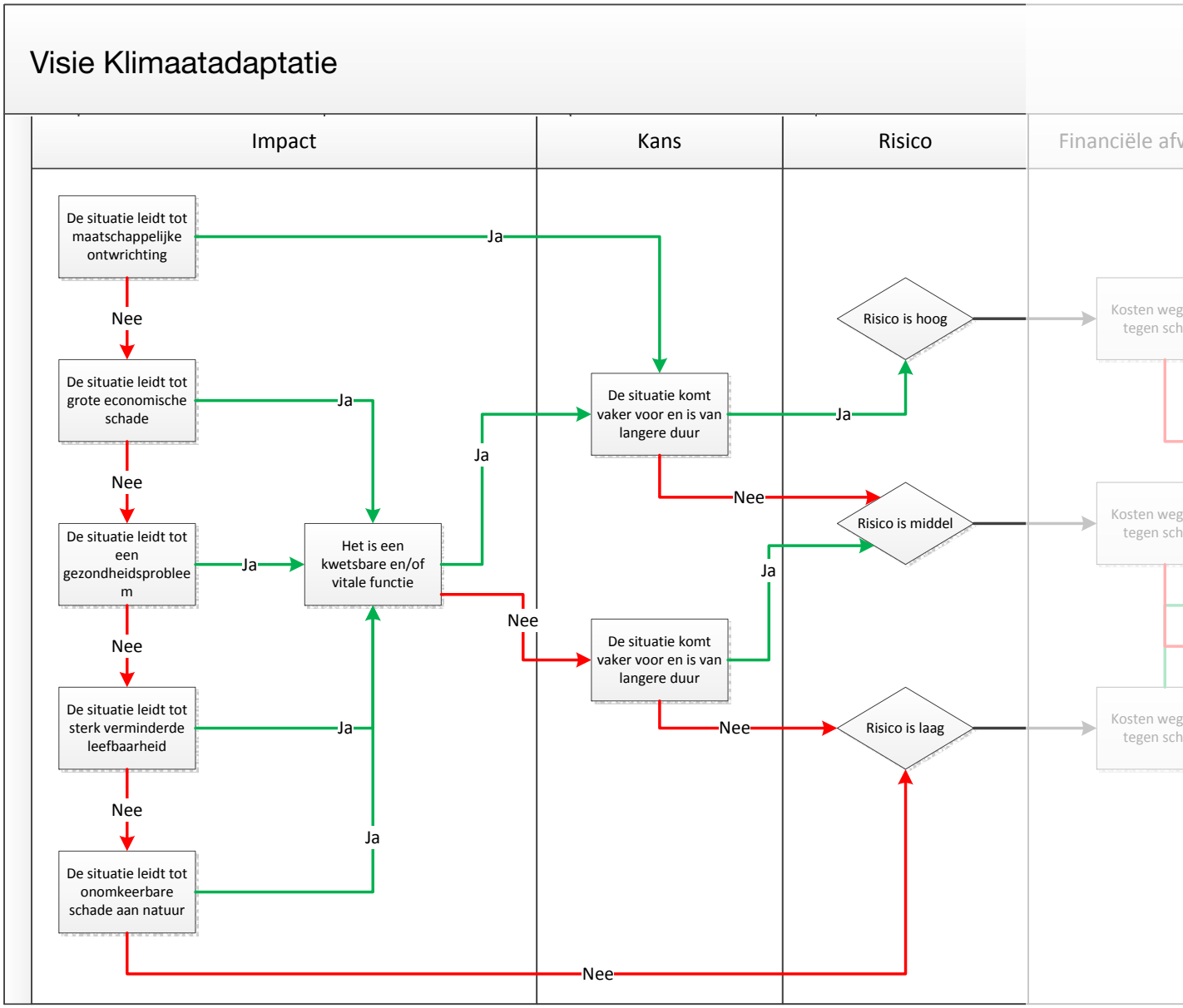
De stresstesten en de risicodialogen zijn twee van de zeven stappen van de ambities in het DPRA. Met een risicodialoog leer je meer over hoe kwetsbaar je gebied is voor klimaatextremen. De gemeente Utrecht heeft, naast de stresstesten en onderzoeken, risicodialogen gevoerd met specialisten van andere thema's en andere overheden, zoals het waterschap, de provincie en de veiligheidsregio. In de dialoog hebben we besproken of een gebied/situatie kwetsbaar is voor klimaatrisico's. Dat hangt af van allerlei factoren, zoals water, bodem, vitale en kwetsbare functies, bebouwing en gebruik. Ook hebben we besproken hoe je deze kwetsbaarheid met concrete maatregelen kunt verkleinen.

De kwetsbare situaties in Utrecht zijn dus in beeld gebracht, waarbij vervolgens een prioritering is aangebracht. Daarbij hebben we bepaald welke situaties we als gemeente acceptabel vinden, en welke niet? En zo niet, hoe urgent is het dan en welke handelsperspectief is er?
De gesprekken zijn voor de Visie Klimaatadaptatie alleen met collega's en gebiedspartners gehouden, maar deze zullen in de toekomst ook breder plaatsvinden, bij bijvoorbeeld ontwikkelingen in de stad. Het is een continuproces, waarbij je in gesprek blijft en het bewustzijn van de kwetsbaarheden vergroot.

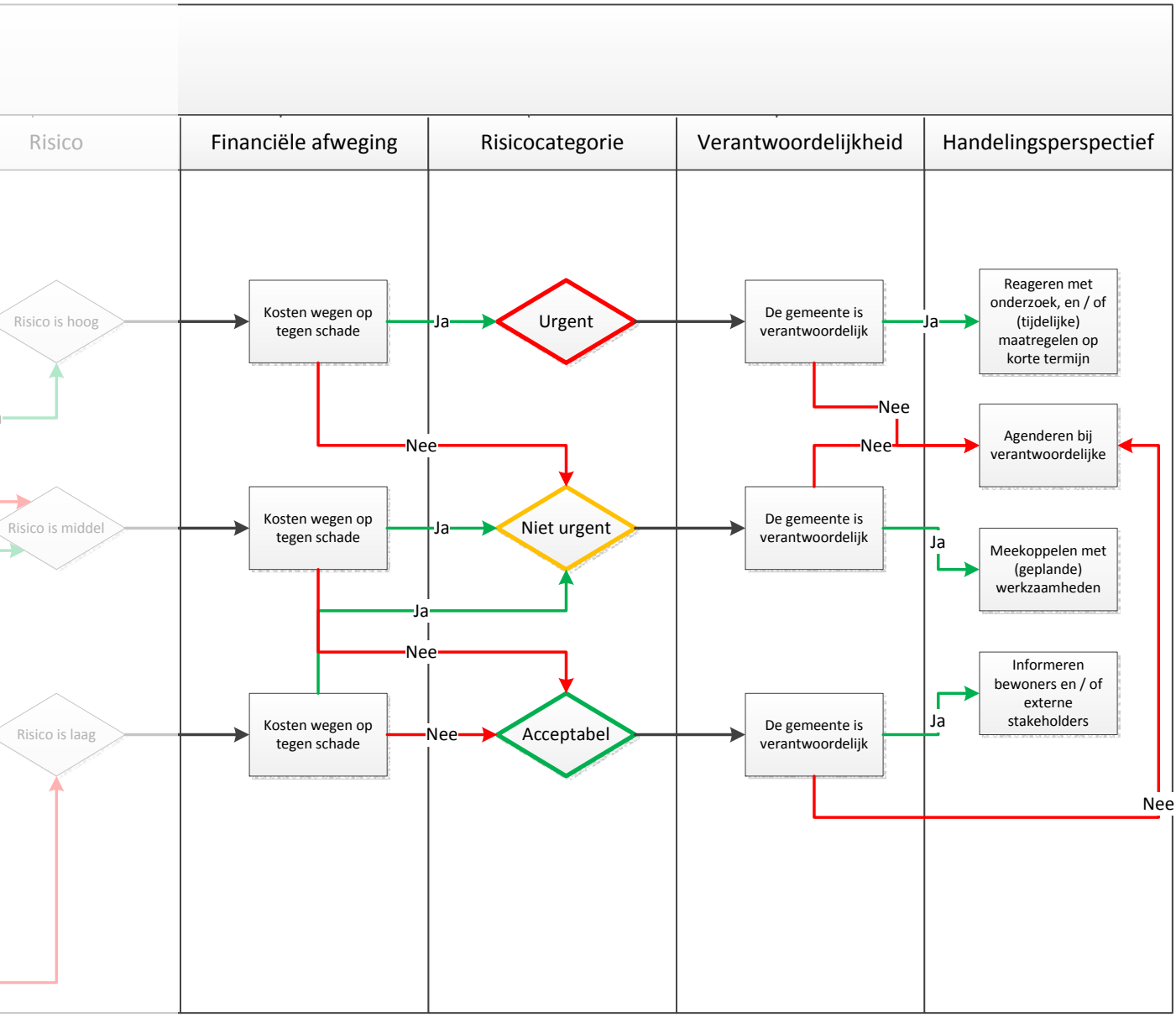
Specialisten in gesprek over klimaatadaptatie (foto gemaakt toen er nog geen corona was)



Op basis van de verzamelde informatie en de opgestelde ambities zijn kwetsbare situaties nader bekeken en beoordeeld op de gevolgen. De kwetsbare situaties leg je langs verschillende vragen in de prioriteitenladder. Zoals of het vitale functies of kwetsbare doelgroepen betreft, wat de kans op optreden is en of de mogelijke oplossing bijdraagt aan onze ambities. Dit is voor alle te bedenken kwetsbare situaties te doen. Deze stappen staan in de prioriteitenladder. Waar mogelijk worden maatregelen gekoppeld aan de kwetsbare situaties.



Prioriteitenladder Visie Klimaatadaptatie



Prioriteitenladder Visie Klimaatadaptatie vervolg

De situaties kunnen worden verdeeld in de categorieën.

- **Prioriteit**
- **Niet urgent**
- **Acceptabele situatie**

Prioriteit (onaanvaardbaar)

Dit betreft situaties die de gemeente Utrecht onacceptabel vindt. De gevolgen zijn dusdanig dat ze op (korte) termijn moeten worden aangepakt. Dit kan een onderzoek zijn naar of de problemen in de praktijk ook optreden, maar kan ook zijn dat er (tijdelijke) maatregelen worden genomen.
Voorbeelden zijn:

- Hittestress kan leiden tot ernstige gezondheidsklachten en vroegtijdig overlijden. Het handelingsperspectief kan bij de gemeente liggen of bij derden. Als het handelingsperspectief bij een andere partij ligt, agendeert de gemeente het onderwerp bij de andere partij. Voor hittestress geldt bijvoorbeeld als handelingsperspectief dat meer parken voor verkoeling zorgen, waardoor het aantal klachten beperkt wordt.
- Een ander voorbeeld van een situatie met prioriteit is het opdrijven van putdeksels tijdens neerslag. Dit leidt tot zeer onveilige situaties die zoveel mogelijk voorkomen, en anders zo snel mogelijk opgelost moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door putdeksels vast te zetten.

Niet-urgent (onwenselijk)

Dit gaat om situaties die de gemeente Utrecht onwenselijk vindt (ze voldoen niet aan onze doelstellingen), maar niet acuut hoeven te worden opgelost. Daarom kiezen we ervoor om deze situaties op te lossen als er vanuit een ander programma of opgave aan de slag gegaan wordt (meekoppelen).
Voorbeelden zijn:

- Droge zomers leiden tot een toename van beheerkosten voor de gemeente. Het aanplanten van plantensoorten die goed tegen droogte kunnen is een van de oplossingen die de gemeente kan toepassen. Dit doen we pas als het bestaande groen vervangen moet worden.
- Een bui van 80 mm in één uur leidt tot een (kortdurende) onbegaanbare woonstraat. Het is veel te kostbaar om speciaal hiervoor de straat her in te richten. Hiervoor wachten we bijvoorbeeld op een rioolvervanging of groot onderhoud aan de wegverharding.

Voldoet (acceptabel)

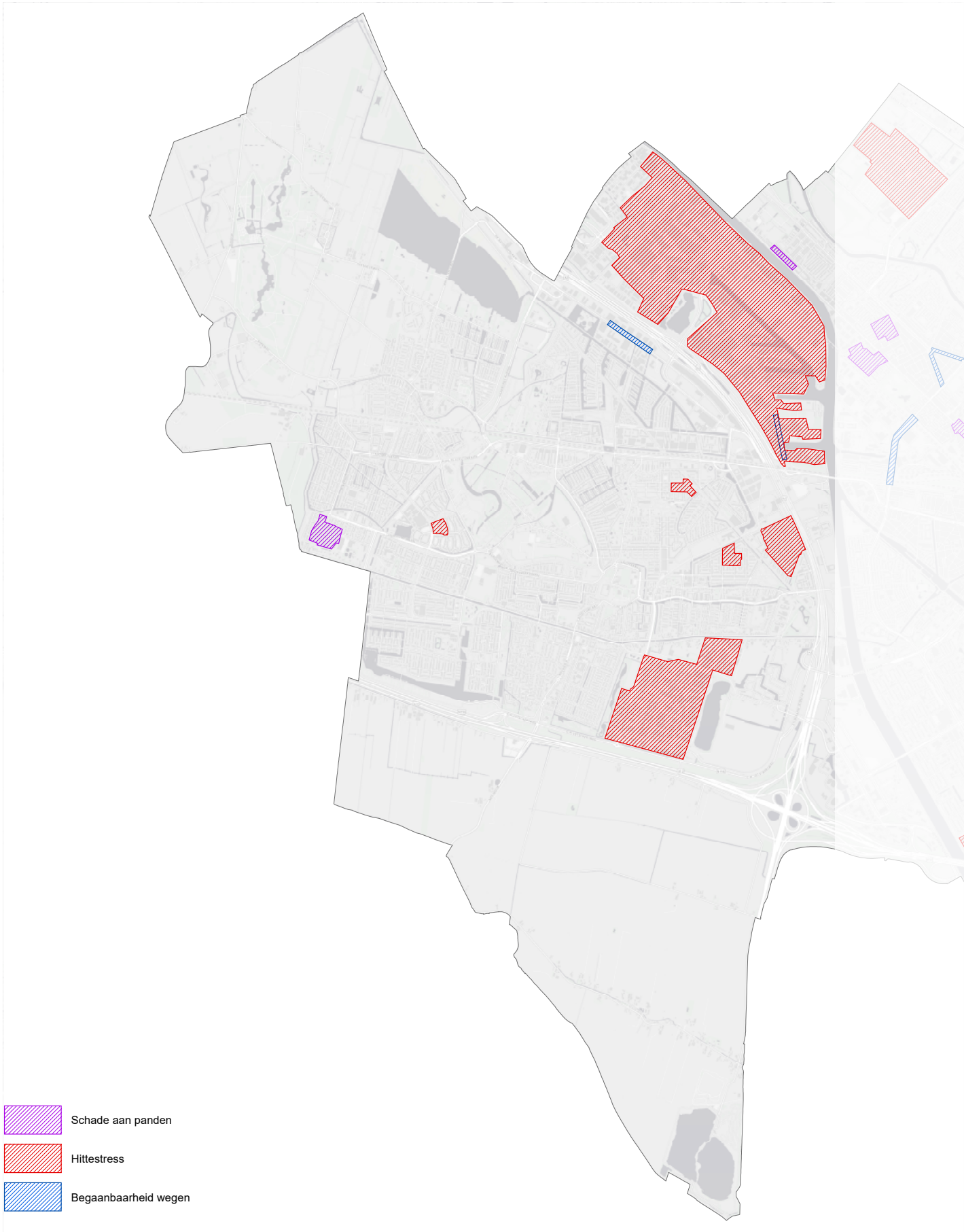
Gemeente Utrecht vindt dit soort situaties acceptabel en richt zich vooral op de inzet van communicatie, zodat iedereen, op basis van de huidige inzichten, zich bewust wordt van de mogelijke gevolgen.
Voorbeelden zijn:

- De kans op meer allergiedagen neemt toe door een langer groeiseizoen. Dit zorgt voor verminderde leefbaarheid. Het risico is gemiddeld. Dit is een acceptabele situatie.
- Hitte kan leiden tot een sneller verminderde kwaliteit van asfalt, waardoor het asfalt sneller vervangen moet worden. Op buurtwegen is dit effect zo beperkt dat de gemeente dit een acceptabel risico vindt.

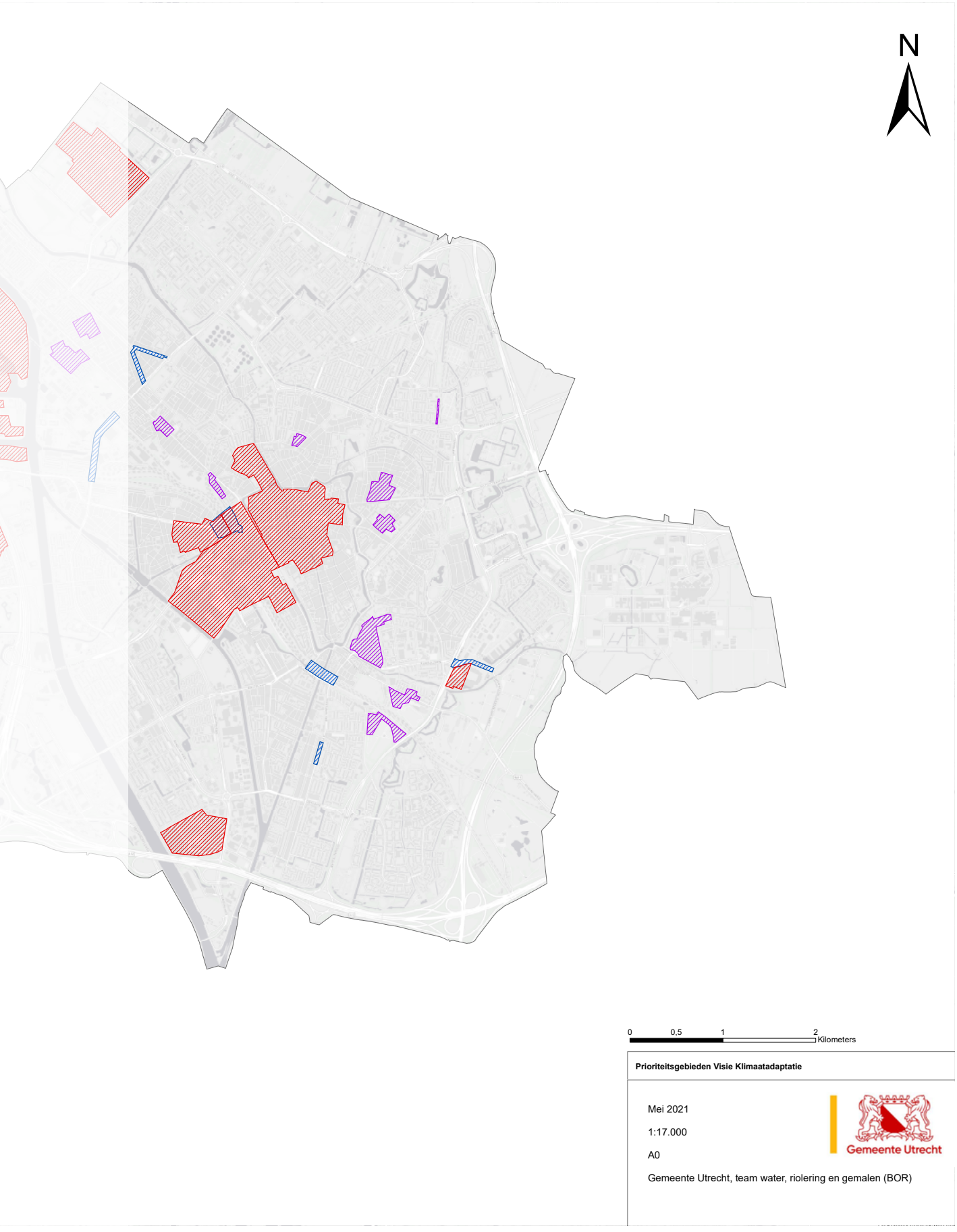
We hebben kwetsbare situaties die prioriteit hebben op kaart gezet. Dit is gedaan op basis van de uitgevoerde stresstesten. Gebieden waar één van de onderstaande risico's gelden krijgen een hoge prioriteit:

1. Er is geen koele plek binnen 200 meter.
2. De gevoelstemperatuur is minimaal 5 graden hoger dan in het buitengebied
3. Bij een minder zware bui (40 mm in één uur) treedt al schade op in aangrenzende panden.
4. Als de hoofdwegen bij een bui van 80 mm/uur zelfs niet meer stapvoets begaanbaar zijn voor hulpdiensten.

Het aanmerken als prioriteitsgebied betekent nog niet automatisch dat we daar ook maatregelen gaan nemen. Wel betekent dit dat we de komende jaren gaan onderzoeken hoe we het risico gaan verkleinen. Mocht dit tegen geringe kosten kunnen, dan zullen we dat zeker doen. Maar het kan ook zijn dat het alleen tegen hele hoge kosten kan. Of door het nemen van maatschappelijk ongewenste maatregelen. Daardoor kunnen we besluiten het niet te doen. Dit vraagt om een aparte, politieke afweging. Nader onderzoek naar de prioriteitsgebieden is in de onderzoeksagenda opgenomen.



Prioriteitenkaart (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



Prioriteitenkaart vervolg (Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



4

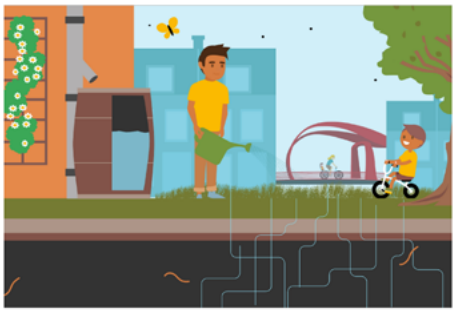
Aanpak

Aan de hand van onze leidende principes en doelen, geven we in dit hoofdstuk aan welke maatregelen we nemen om klimaatbestendig te worden. Dit is ook weergegeven in de infographic.

Foto: Voorbeeld van een gezamenlijke daktuin op Vredenburg

Het klimaat verandert, Utrecht verandert mee

Stelt u zich voor: Utrecht in 2050. Het weer is extremer dan nu. Het regent harder en vaker. Het is heter. Droger én natter. Dat klinkt onheilspellend, maar onze stad kan tegen die tijd tegen een stootje. Onze stad is klimaatbestendig. Zodat Utrecht gezond en prettig blijft, ook bij extreem weer. Om dit waar te maken hebben we een aanpak gemaakt. Hierin staat waar Utrecht voor kiest om in 2050 voorbereid te zijn op een ander klimaat.



We houden regenwater vast waar het valt

- regenwater voeren we niet meer af via het riool
- we gebruiken regenwater nuttig
- de stad als spons



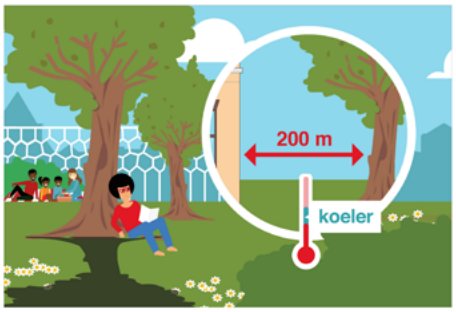
We houden de stad leefbaar

- gezond bij elk weer
- veilig bij elk weer
- toegankelijk bij elk weer



Gemeente Utrecht





We houden het hoofd koel

- voldoende schaduw op loopafstand
- iedereen een goede nachtrust
- voldoende en gezond (zwem)water



We laten geen ruimte onbenut

- minder tegels of asfalt
- meer groen in elke straat
- groen op elk dak, elke gevel en in elke tuin



We vergroenen de stad

- groen geeft rust
- groen geeft koelte
- meer grote bomen
- meer ruimte voor planten en dieren
- groene routes de stad in en uit

4.1 Hoe gaan wij het doen?

Om de doelen uit hoofdstuk 3 te behalen hebben we leidende principes opgesteld. Deze leidende principes passen we toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij aanpassingen in de bestaande openbare ruimte door bijvoorbeeld rioolvervanging of herinrichting zijn deze principes randvoorwaardelijk.

Leidende principes

- We geven het goede voorbeeld bij onze eigen gemeentelijke gebouwen en ontwikkelingen.
- We gaan uit van ‘groen, tenzij’. Alleen waar noodzakelijk passen we verharding (tegels, asfalt) toe en anders gebruiken we zoveel mogelijk verharding dat water doorlaat.
- We zetten in op ‘nature based solutions‘, die boven de grond te zien zijn. Daarbij houden we rekening met de ruimte die het in de ondergrond inneemt.
- We stimuleren en ondersteunen inwoners en stakeholders met voorlichting en subsidies om hun eigen eigendom klimaatbestendig te maken.
- We gebruiken de natuurlijke momenten om klimaatbestendig te worden, zoals nieuwbouw en vervanging. Klimaatbestendig bouwen en vervangen is daarbij het uitgangspunt. Vandaar dat we verwachten dat elke ontwikkeling voortaan in een klimaatadaptatieparagraaf beschrijft hoe rekening wordt gehouden met de verandering van het klimaat.
- Binnen de gemeente gaan we waar we kunnen samen optrekken met andere opgaves zoals water- en riolering, beheer, groen, vastgoed, energietransitie en mobiliteit. Zodat we kosten verminderen en inwoners minder vaak last hebben van de werkzaamheden.

4.2 Wat gaan we doen?

We houden het hoofd koel

- Voldoende schaduw op loopafstand
- Iedereen een goede nachtrust
- Gezond (zwem)water

We nemen verschillende maatregelen om het hoofd en de stad zowel overdag als ‘s nachts koel te houden. Bij nieuwe ontwerpen voor (bestaande) straten en gebouwen (nieuw en renovatie) maken we gebruik van materialen die minder warmte opnemen en uitstralen. Ook zorgen we voor schaduw door bomen. Als dat niet kan, passen we andere opties toe, zoals pergola’s, klimplanten, doeken en schaduw van gebouwen. We maken afspraken om hittebestendig te bouwen, zodat panden minder snel opwarmen door toepassing van zonwering, groene daken en gevels, ventilatie en een slimme positionering van gebouwen en ramen ten opzichte van de zon te stimuleren. Bij de materiaalkeuze hebben we aandacht voor kleur en dichtheid in verband met opwarming en warmteafgifte. Koelen van huizen gebeurt niet met airco, omdat dit zorgt voor opwarming van de buitenlucht, en een hoog elektriciteitsverbruik heeft. We doen dit met zonwering, bomen en groene gevels. We brengen samen met de waterschappen de wateren die kwetsbaar zijn voor opwarming en verdroging in beeld. We geven aan bij zwemmen waar dit wel en niet kan door te communiceren over risico’s, omdat we niet kunnen garanderen dat het water bacteriologisch aan zwemwaterkwaliteit voldoet.



We vergroenen de stad

- Groen geeft rust
- Meer bomen en waar het kan meer grote bomen (natuurlijke airco's)
- Minder stress door hitte
- Koele corridors (groene routes de stad in en uit, die ook koele lucht aanvoeren)
- Meer ruimte voor lokale planten en dieren

Met de maatregelen die we nemen om de stad te vergroenen gaan we de vermindering van biodiversiteit tegen. Dit doen we door het aanleggen van groene en blauwe routes voor dieren. Die leiden ze naar nieuwe en grotere leefgebieden en geven inwoners toegang tot koelte. Als we groen aanleggen, zorgen we dat dit zoveel mogelijk inheems is en/of geschikt voor het toekomstige klimaat. We voegen biomassa toe. We streven ernaar om in de stad bomen te planten en extra groen binnen de bebouwde kom toe te voegen. We zorgen voor groene routes in en uit de stad, die koele lucht aanvoeren, en inwoners tegelijkertijd snel naar koele gebieden brengt buiten de stad. Ten slotte kiezen we voor innovatieve vergroeningsmaatregelen waarmee we op zo min mogelijk ruimte zoveel mogelijk van onze klimaatambities waarmaken, zoals dakparken en gevelbomen. Door vergroening zal de verdamping toenemen en de bodem minder verdrogen.



We laten geen ruimte onbenut

- Meer groen
- Op elk dak en gevel
- In elke straat
- Minder tegels of asfalt

Op de ontwerptafel gaan we uit van de gedachte 'groen tenzij': alleen waar noodzakelijk kiezen we voor verharding. Daarbij is het belangrijk te zorgen voor zoveel mogelijk aaneengesloten groen. Naast het vergroenen van de openbare ruimte zoals straten, parken, pleinen en tuinen, gebruiken we ook gevels en daken voor groen. Dit doen we via bindende voorschriften bij nieuwbouw en bewustwording en subsidieregelingen bij bestaande bouw.
Als gemeente hebben we maar 40% van Utrecht in eigendom, dus om de overige 60% ook groen te maken, moet elke inwoner en ieder bedrijf zich inzetten.



We houden regenwater vast waar het valt

- Regenwater voeren we niet af naar de rioolwaterzuivering
- De bodem werkt als een spons

We willen al het water dat valt zoveel mogelijk opvangen in de bodem, zodat overlast bij regen beperkt blijft en het water in droge perioden beschikbaar is. Hierbij hanteren we de voorkeursvolgorde van 1: vasthouden en nuttig gebruiken, 2: bovengronds infiltreren, 3: ondergronds infiltreren via een voorziening, 4: verwerken in het oppervlaktewater en 5: afvoer naar de rioolwaterzuivering. We werken dit uit in de Visie en het Programma Water en Riolering. De kwaliteit van de bodem moet goed blijven, zodat het water kan bufferen en infiltreren. Ook bodembiodiversiteit heeft een belangrijke rol, want mollen en regenwormen zorgen voor een verbeterde sponswerking.



We houden de stad leefbaar

- Gezond bij elk weer
- Veilig bij elk weer
- Toegankelijk bij elk weer

Bij deze maatregelen hebben we extra aandacht voor kwetsbare Utrechters (ouderen, jonge kinderen en zieken) die minder zelfredzaam zijn. In de regio werken we samen met het Netwerk Water & Klimaat aan het opstellen van een regionaal uitvoeringsprogramma. We zorgen ervoor dat de straten, vitale en kwetsbare functies toegankelijk blijven, zoals energievoorzieningen en ziekenhuizen. We zorgen dat de schade bij overstroming zoveel mogelijk wordt beperkt en herstel spoedig is.



4.3 Met wie gaan we aan het werk?

Om Utrecht klimaatbestendig te maken, werken we zoveel mogelijk samen met bestaande programma's. Elk programma moet rekening houden met het thema klimaatadaptatie. Als opgave focussen we op het bepalen van ambities en doelen en het borgen hiervan.

4.3.1 Meekoppelen en relaties met andere opgaven

Vanuit efficiëntie en effectiviteit combineren we maatregelen gericht op klimaatadaptatie met andere ruimtelijke opgaven in de stad. Denk aan rioolvervanging, nieuwbouw, groot onderhoud aan gebouwen, mobiliteitsprojecten, de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie. Zo hoeven we de straat maar één keer open te breken. Ons doel is om bij alle ruimtelijke ontwikkelingen de kansen voor een klimaatbestendige inrichting te benutten.

De situaties die op het gebied van hitte en wateroverlast uit de stresstesten als prioriteit naar voren komen, gaan we nader onderzoeken. Want is het in de praktijk ook een knelpunt? Halen we geplande werkzaamheden naar voren om het knelpunt op te lossen, bijvoorbeeld eerder dan gepland een riool vervangen?

Het ‘meekoppelen’ van klimaatadaptatie met andere programma’s en projecten, is zowel een kans als een noodzaak. Niet alleen bij grootschalige, stedelijke ontwikkeling, maar juist ook bij projecten in de bestaande stad. Alleen zo kan Utrecht overal klimaatbestendig worden. Meekoppelen kan door samen te werken met andere programma’s en partijen die investeren in de toekomst, bij gebiedsontwikkeling en/of grootschalige renovatie. Maar ook aanhaken bij kleinschalige initiatieven van inwoners en bedrijven hoort daarbij.

De verwachting is dat we tot 2050 met rioolvervanging 45 tot 50% van de openbare ruimte klimaatbestendig kunnen maken, aangezien de opgaves vrijwel samenvallen. Via (sloop-)nieuwbouw kan 15 tot 20% van de openbare ruimte aangepakt worden. Er blijft dan ongeveer 30-40% van de stad over waarvoor nog geen mogelijkheden zijn om deze aan te passen. Hier valt Leidsche Rijn onder, dat al grotendeels klimaatadaptief is. Aandachtspunten zijn de diverse vooroorlogse en daarmee groenarme buurten (o.a. Rivierenbuurt, Lombok, Ondiep, Tuinwijk). Hier gaan we met andere programma’s optrekken, zoals de Schaalsprong Groen.

Relatie Visie Water en Riolering

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben grote samenhang. In de Visie Klimaatadaptatie zijn de thema’s hitte, overstroming, droogte en wateroverlast opgenomen en in de Visie Water- en Riolering staat de verdere uitwerking van de thema’s wateroverlast en droogte. De Visie Water en Riolering wordt tegelijkertijd met de Visie Klimaatadaptatie vastgesteld.

Relatie Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. De RSU bevat keuzes over welke waarden en principes onlosmakelijk verbonden zijn met wonen, werken en verblijven in Utrecht. Ook doet het richtinggevende uitspraken over de gebiedsopgaven en de ruimtelijke consequenties van de thematische opgave, waaronder ook klimaatadaptatie. Het is het koersdocument onder de omgevingsvisie. Daarnaast bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie die helpt bij het afwegen van ambities, het maximaliseren van beschikbare middelen en het toetsen van nieuwe initiatieven.

Relatie Schaalsprong Groen (in de RSU)

De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een Schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad. We voegen groen toe op vijf ruimtelijke niveaus:

1. Groene straten: bestaand en nieuw
2. Groen-blauwe routes
3. Nieuwe parkgebieden in de stad
4. Groene scheggen die stad en landschap verbinden
5. Groen om de stad

Relatie regie op de ondergrond

Op het gebied van klimaatadaptatie doen we een claim op de ruimte in de boven- en ondergrond. We willen meer bomen en groen: dat kost niet alleen ruimte boven de grond, maar ook ruimte voor wortels en voeding in de ondergrond. In de ondergrond willen we water vasthouden en de sponswerking van de bodem vergroten. Ook andere opgaven (bijvoorbeeld energietransitie) hebben een ruimteclaim. De gemeente wil regie op de ondergrond pakken en maakt een visie op de ondergrond, om de ingrepen en claims in de boven- en ondergrond meer met elkaar kunnen verbinden.

Relatie Nota Beheer Openbare Ruimte

In de Nota Beheer Openbare Ruimte staat een vernieuwde en gefundeerde beschrijving van achterstallig onderhoud en de middelen die hiervoor nodig zijn. Bij het op orde brengen van het achterstallige onderhoud is dit gelijk ook een kans om via werk-met-werk klimaatbestendig te worden. Ook hier moet klimaatbestendig het nieuwe normaal worden.

4.3.2 Inwoners

Ongeveer 60% van de Utrechtse grond is in handen van inwoners en bedrijven. Daarom willen en moeten we samenwerken met Utrechters en partijen als woningcorporaties, waterschappen, onderwijsinstellingen en ondernemers om de stad klaar te maken voor het veranderende klimaat. Om de stad samen klimaatbestendig te maken, zullen we bij onze communicatie gebruikmaken van gedragsinzichten. Daarmee kunnen we inwoners en bedrijven op een weldoordachte en onderbouwde manier aansporen tot gedragsverandering.

Uit gedragsonderzoek blijkt dat er een aantal belangrijke voorwaarden zijn voor succesvolle burgerparticipatie bij klimaatadaptatie. Ons doel met communicatie is om ervoor te zorgen dat er aan die voorwaarden voldaan wordt, om bewoners zo te stimuleren tot klimaatadaptieve maatregelen:

1. Bewoners moeten zich bewust zijn van de risico's van klimaatverandering. Daarvoor is het belangrijk dat ze weten wat de gevolgen zijn van extreem weer voor hun omgeving. Zodat het concreet is en dichtbij komt.
2. Bewoners weten wat ze kunnen doen en welke acties effectief zijn. Daarom bieden we concrete, effectieve en laagdrempelige handelingsperspectieven.
3. Bewoners moeten zich realiseren dat ze onmisbaar zijn voor klimaatadaptatie. Daarom benadrukken we hoe belangrijk individuele acties zijn, om het verantwoordelijkheidsgevoel van iedere bewoner aan te wakkeren.
4. Maatregelen voor klimaatadaptatie sluiten niet altijd aan bij wat bewoners bezighoudt. In onze communicatie letten we daarop, bijvoorbeeld door te laten zien hoe een maatregel ook het leven van de bewoner zelf positief kan veranderen (een watervriendelijke tuin of groene straat is niet alleen goed, maar ook mooi en ontspannend).
5. Bewoners moeten, qua woonsituatie en leefomstandigheden, in staat zijn om klimaatadaptieve maatregelen te nemen. We houden hiermee rekening in onze communicatie, door oog te hebben voor verschillende situaties (wel of geen tuin, koopwoning of huurwoning, hoogte van het inkomen).

Bovenstaande uitgangspunten voor gedragsverandering verwerken we in onze communicatieaanpak:

Toegankelijk en laagdrempelig informeren

We bieden informatie toegankelijk en laagdrempelig aan. Denk aan:
Informatie op www.utrecht.nl/klimaatbestendig. Hier kan iedereen zichzelf informeren of de eigen wijk of buurt voorbereid is op hitte, droogte en heftige regenbuien, wat de gemeente doet om dit te verbeteren en hoe zelf aan de slag te gaan. Ook laten we hier goede voorbeelden zien.

- Via berichten en filmpjes via de gemeentelijke social media.
- Via informatie in nieuwsbrieven van wijkbureaus en anderen.
- We verkennen de mogelijkheid om in externe communicatie nauwer samen te werken met andere opgaves, zoals groen, mobiliteit en energietransitie.
  Deze opgaven dragen, zeker in de ogen van bewoners, allemaal bij aan één gezamenlijk doel: duurzaamheid. Het lijkt daarom niet logisch, en misschien ook verwarrend, als iedere opgave ‘voor zich’ communiceert.
- Waar mogelijk gebruiken we voor onze communicatie ook andere, niet-gemeentelijke kanalen en sluiten we aan bij initiatieven in de stad.

Meedenken en ondersteunen

We bekijken of en waar we kunnen meedenken en (praktisch) ondersteunen. Denk aan:

- Aanbieden van digitale en schriftelijke hulpmiddelen zoals een stappenplan om eigen huis, tuin, straat, buurt of bedrijf op natuurvriendelijke wijze voor te bereiden op droogte, hitte of hevige regenval.
- Klimaatadviseurs die met de inwoner door huis en tuin lopen om persoonlijk en op maat mee te denken en te adviseren over (subsidie)mogelijkheden. We kijken of we hiervoor kunnen aansluiten bij bestaande initiatieven, zoals tuinadviseurs van Waterproof030 en klimaatambassadeurs van NMU.
- Ontzorgen door bijvoorbeeld aan huis tegels op te halen met acties als ‘Tegels eruit, groen erin’ of door het aanbieden van een ‘Handige Harrie’ bij klusprojecten zoals ontkoppelen van de regenpijp van het riool.
- Info en hulp bij het ontwerpen en onderhouden van een natuur- en watervriendelijke tuin.

Attenderen op mogelijkheden en subsidies

We bekijken of en waar we (financiële) ondersteuning kunnen bieden, en informeren bewoners daarover. Denk aan:

- Uitbreiden van bestaande subsidieregelingen zoals de subsidie Groene daken waarbij bewoners geld krijgen als zij (gezamenlijk) groene vierkante meters op huizen, schuren of garages aanbrengen.
- Ontwikkelen van nieuwe subsidieregelingen zoals een financiële bijdrage aan klimaatbestendige maatregelen.
- Attenderen op subsidies van partners zoals de subsidie ‘Blauwe Bewonersinitiatieven’ van waterschap Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

Werk met werk maken

Wij gaan de komende jaren aan de slag om de openbare ruimte voor te bereiden op ander weer. Bij het uitvoeren van concrete projecten, nodigen we de directe omgeving uit ook een concrete bijdrage te leveren.

“Dit doet de gemeente om uw straat/buurt klimaatklaar te maken, doet u mee in eigen huis en tuin?” Waar nodig zoeken we daarbij de samenwerking met andere partijen zoals woningbouwcorporaties zodat we elkaar kunnen versterken.

4.3.3 Samenwerken met partners in stad en regio

Provincie Utrecht
De provincie Utrecht heeft in 2020 een programma klimaatadaptatie 2020-2023 opgesteld. Zij willen net als de gemeente Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig zijn. Door onze krachten te bundelen, kunnen we meer bereiken. We willen samenwerken door onder andere het integreren van klimaatadaptatie in bouwplannen (afspraken klimaatadaptatief bouwen), groen-blauwe schoolpleinen, groen-blauwe verbindingen en het koppelen van energietransitie en klimaatadaptatie.

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
HDSR regelt het lokale en regionale waterbeheer in Midden-Nederland. Ze zorgen voor veilige dijken, schoon oppervlaktewater en droge voeten. We werken samen voor onderzoek naar de waterbalans en de watervraag in het stedelijk gebied en het aanpassen van de watertoets naar een klimaattoets, en hoe dit zich verhoudt tot de klimaatadaptatieparagraaf.

Netwerk Water & Klimaat (NWK)
Utrecht is lid van het Netwerk Water & Klimaat, waarmee we al enkele jaren samenwerken in de regio op het gebied van de afvalwaterketen en klimaatadaptatie. Het netwerk bestaat uit dertien andere gemeenten, provincie Utrecht, HDSR en VRU. Eerder hebben we samen stresstesten en ecoscans uitgevoerd, onlangs hebben we een regionale adaptatie strategie (RAS) gemaakt. Aan het uitvoeringsprogramma (met bijbehorende impulsregeling DPRA) wordt gewerkt in 2021. Gemeente Utrecht neemt deel aan verschillende werkgroepen zoals gevolgenbeperking, RAS, uitvoeringsprogramma, afspraken klimaatadaptatief bouwen, bewonersparticipatie en stedelijk water.

GNK en KANS
Op landelijk niveau zijn we actief in verschillende netwerken, zoals KANS (netwerk voor middelgrote steden) en het Gemeentelijk Netwerk Klimaatadaptatie (GNK). We zetten onze activiteiten in de netwerken voort. We delen kennis en halen kennis op.

Nationaal dakenplan
We werken mee aan het Nationaal Daken Plan (2020 – 2023) als deelnemende partner, in vervolg op de Green Deal Groene Daken. De partners van het Nationaal Daken Plan nodigen anderen uit om aan te haken en zo de agenda samen verder uit te bouwen en te realiseren. Het doel is landelijke stimulering van multifunctionele daken.

Meet je stad
Inwoners van Utrecht kunnen de komende jaren zelf klimaatgegevens verzamelen in burgerwetenschapsproject Meet je stad, in samenwerking met Milieucentrum Utrecht (MCU). De burgerwetenschappers gaan bijvoorbeeld aan de slag met zelfgebouwde kastjes voor het meten van temperatuur en luchtvochtigheid in de tuin. Dit project draagt bij aan bewustwording (wat kun je zelf doen?) en aan meer inzicht in de effecten van hittestress.

4.4 Onderzoeksagenda

De uitkomsten van de stresstesten en de risicodialogen hebben aangegeven wat de knelpunten in de stad zijn. Daarnaast is nu ook duidelijk over welke thema's we nog te weinig informatie hebben, zoals droogte en biodiversiteit. Daarom is een onderzoeksagenda opgesteld, waarmee we een completer beeld willen krijgen van wat de mogelijke gevolgen zijn van een veranderend klimaat.
De onderzoeksagenda is te raadplegen in bijlage 3. De projecten die al in uitvoering zijn worden hier beschreven.

Nader onderzoeken aanpak prioriteitsgebieden

Uit de prioriteitskaart en stresstesten blijkt dat er locaties in Utrecht zijn waar hitte en/of wateroverlast zorgen voor problemen. Deze locaties worden nader onderzocht of er in de praktijk ook sprake is van overlast en hoe deze wordt ervaren. Vervolgens zal er voor de locaties waar overlast is een aanpak worden opgesteld om tot uitvoering over te gaan. Hierbij wordt ook meegenomen of er meekoppelkansen zijn te benutten.

Lokaal hitteplan

Voor de lokale aanpak en uitwerking van het Nationale hitteplan wordt een Utrechts lokaal hitteplan opgesteld. In dit plan staan de mensen centraal die extra kwetsbaar zijn voor hitte bij een hittegolf, zoals ouderen en chronisch zieken. Het plan is bestemd voor alle gezondheids- en zorgorganisaties, professionele en vrijwillige verzorgers van kwetsbare doelgroepen, belangenorganisaties en intermediairs in de gemeente Utrecht. In de zomers van 2020 en 2021 heeft er een proef plaatsgevonden en deze wordt geëvalueerd.

Dakenvisie

Veel opgaves zien daken als mogelijkheid om de schaarse ruimte in de stad te benutten: denk aan energie, water en groen. Er is een afwegingskader nodig om te bepalen waar en hoe de gemeente groene, blauwe en zonnedaken wil. Hiervoor concretiseren we eerst de potentie, kansen en ambities voor de vergroening (groen) en waterberging (blauw) op daken en is een dakenkansenkaart opgesteld. Voor zon zijn deze ambities al gesteld voor de energietransitie. Bij het vaststellen van de ambities betrekken we de stakeholders.

Klimaatbestendige wijken

In 2019 hebben we een pilotsubsidie van de Rijksoverheid ontvangen om een aanpak te ontwikkelen voor (her-)ontwikkeling waarin klimaatadaptatie volledig is geïntegreerd. Met gemeenten uit de regio Utrecht hebben we hier samen een aanvraag voor ingediend. De regio Utrecht wil leren van uitvoeringsprojecten in verschillende typen wijken: naoorlogse wijken zoals Kanaleneiland en Overvecht (Utrecht), een bloemkoolwijk (Nieuwegein), een centrumgebied (Houten), een historische dorpskern in veengebied (Kockengen) en een woonwijk met geschakelde woningen (Zeist). Alle projecten zijn in uitvoering of al uitgevoerd. Het project liep tot 1 juli 2021. De leereffecten en de ervaringen van de uitvoeringsprojecten worden onderzocht door de Universiteit Utrecht.

Regionaal programma gevolgenbeperking overstromingen

Bij overstroming en wateroverlast willen we dat alle vitale en kwetsbare functies, zoals energievoorzieningen en hoofdinfrastructuur beschikbaar blijven. Hiervoor werken we mee aan het 'Regionale programma gevolgbeperking overstromingen'.

Dit doen we vanuit de samenwerking Netwerk Water & Klimaat, waarbij de Veiligheidsregio Utrecht leidend is. Het regionale programma heeft als doel om (ruimtelijke) maatregelen te ontwikkelen voor (laag 2) door een robuustere inrichting van het overstroombare achterland van de Neder-Rijn, de Lek en het Eemmeer. En hierdoor schade, letsel en overlast te voorkomen door aanpassingen in de ruimtelijke ontwikkelingen en daarbij vitale en kwetsbare functies te beschermen. Landelijk worden de dijken versterkt (laag 1). De rampenbestrijding en crisisbescherming (laag 3) betekent voor Utrecht evacuatie bij overstroming.



Meerlaagse veiligheid

Vanuit de regio werken we aan aan laag 2 door het maken van afspraken. We bepalen de ambitie, er komt een handreiking om inrichtingsmaatregelen te kunnen treffen en het bieden van handelingsperspectief. Er is al een impactanalyse opgesteld door de VRU. Hierin staat beschreven wat de effecten van overstroming zijn, zoals wat is vitaal en kwetsbaar, wat zijn mogelijke waterdieptes in Utrecht en hoe is de leefbaarheid na overstroming.

Klimaatadaptieve afspraken in nieuw en bestaande bouw Regio Utrecht

De provincie Utrecht leidt dit project om, net zoals in Zuid-Holland, klimaatadaptatie-afspraken te maken voor de bestaande bouw en nieuwbouw. We maken afspraken met diverse partners zoals provincie, waterschappen, gemeenten, woningcorporaties, aannemers en projectontwikkelaars. De wens is de afspraken in 2021 te bekrachtigen.

Onderzoek naar koelteplekken

De kaart ‘afstand tot koelte’ laat zien of er binnen 200 meter een koele plek aanwezig is voor inwoners. Het onderzoek naar koelteplekken richt zich op (1) aan welke criteria een koelteplek moet voldoen, (2) de plek van nieuwe koelteplekken en (3) wat er nodig is om bestaande koelteplekken aantrekkelijk te maken. Het onderzoek helpt om de prioriteiten op het gebied van hitte aan te pakken.

Uitwerkingsagenda biodiversiteit

Utrecht beschermt en stimuleert de natuur in haar stad. We volgen welk effect het veranderende klimaat heeft op onze natuur en nemen waar nodig maatregelen. Zodat we zoveel mogelijk planten of dieren behouden in onze stad, of ze kunnen leiden naar nieuwe leefgebieden buiten de stad. Dit werken we uit in een agenda.

Klimaatadaptieparagraaf

In alle nieuwe ruimtelijke en bouwontwikkelingsplannen gaan we een verplichte klimaatadaptatieparagraaf en klimaattoets opnemen. We werken hierbij samen met HDSR, zodat het een integraal verhaal wordt. Als door middel van maatwerk afgeweken wordt van de doelen voor klimaatadaptatie moet dit met een onderbouwing in de klimaatadaptatieparagraaf worden opgenomen. We nemen dit op in het Utrechts Plan Proces (UPP) en in het Handboek Openbare Ruimte. Projecten zijn verplicht om hemelwater-, droogte- en hittebestendig te bouwen en in te richten (dit is grotendeels nieuw (landelijk) beleid) (bron: bouwbesluit). We richten ons daarbij op onze ambities, zoals een minimale hoeveelheid verharding, berging en infiltratie, maximale hoeveelheid groen en de omvang en het aantal bomen. Deze regels werken we verder uit, zodat ze bij de invoering van de Omgevingswet in 2022 juridisch afdwingbaar zijn in visies en plannen.
In de Handreiking decentrale regelgeving ‘klimaatadaptief bouwen en inrichten’ (Ministerie van BZK, 20 april 2020) zijn hiervoor voorbeeldvoorschriften opgenomen. Voor locaties waar we als gemeente eigenaar zijn van de grond leggen we dit vast in tenders. We maken voorbeeldteksten en een leidraad over de opname en toetsing van klimaatadaptatie in de diverse fases van projecten.
Als we geen maatregelen nemen dan loopt de totale schade door effecten van extreme weersituaties tot 2050 op tot tussen de 0,8 en 1,6 miljard euro. Echter alleen voor de belangrijkste schades zijn de kosten ingeschat. Dit geeft nog geen totaalbeeld en dit is een ondergrens en de kosten zijn naar verwachting in werkelijkheid hoger. Het realiseren van de ambities kost geld. Door de veelheid van ambities moeten keuzes worden gemaakt die invloed kunnen hebben op de haalbaarheid. De globale investeringskosten voor de maatregelen en het aanpassen van de openbare ruimte tot 2050 worden geschat op 0,5 tot 1 miljard euro bij optimaal meekoppelen, en op tot ruim 2 miljard euro bij volledig zelfstandig uitvoeren. De verwachting is dat de uitvoering voor 70% via meekoppelen zal kunnen worden uitgevoerd. De kosten zijn verdeeld over de maatregelen hemelwaterbestendig inrichten, ontharden en vergroenen.



5

Investeringsstrategie

De Visie Klimaatadaptatie legt de beleidskaders vast voor een structurele aanpak van klimaatadaptatie in Utrecht: het oplossen van prioriteiten, meekoppelen bij projecten en betrekken van inwoners en stakeholders. Klimaatadaptatie moet het nieuwe normaal worden. Het uitgangspunt is dan ook dat we het klimaatbestendig maken van Utrecht zoveel mogelijk realiseren via bestaande programma's. In dit hoofdstuk leest u hoe we dit gaan doen.

Foto: Combinatie van groene schuurdaken en zonnepanelen op het dak in de nieuwbouwwijk Veemarkt

Een deel van de maatregelen zijn te dekken vanuit het programma Openbare Ruimte en Groen, onderdeel water en rioleringsprogramma. De beschikbare middelen in dit programma komen vanuit de inkomsten uit rioolheffing en worden benoemd en uitgewerkt in het Programma Water en Riolering. Dit zijn vooral de maatregelen die betrekking hebben op wateroverlast en droogte, zoals hemelwaterbestendig inrichten en ontharden.

De maatregelen voor hitte betreffen over het algemeen groene maatregelen, bijvoorbeeld bomen aanplanten, maar ook het vergoten van de sponswerking (ontharden), waardoor er meer verdamping plaats kan vinden. De groene maatregelen die bijdragen aan het verminderen van hitte, komen grotendeels overeen met de opgave Schaalsprong Groen. De Schaalsprong Groen en klimaatadaptatie zijn samen benoemd en beschreven in de RSU. We werken samen en voegen waar kan onze opgaven samen.

De investering in groene maatregelen is meegenomen in de investeringsstrategie van de RSU. De kosten voor de groene Schaalsprong worden geschat op 1,6 miljard euro tot 2040, volgens de barcode uit de investeringsstrategie RSU. Hierbij is nog geen rekening gehouden met voordelen door werk met werk maken. Door de groene maatregelen uit te voeren zoals deze in de RSU worden genoemd, wordt voor klimaatadaptatie een groot deel van de doelstelling op het thema hitte behaald, maar ook deels op droogte en wateroverlast. De investeringsstrategie geeft nog geen eenduidig antwoord op hoe de kosten worden gedekt. De uitvoering van de visie is afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen, zowel van de gemeente als van andere partijen.

Naast de gemeentelijke programma's zijn HDSR en de provincie Utrecht belangrijke samenwerkingspartners wat betreft ontwikkeling van de regionale water- en groenopgave in de verstedelijkingsopgave. De Rijksoverheid is een partner voor gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie, zoals bij de impulsregeling voor Overvecht en Kanaleneiland is gebleken. Door de verbreding van waarden zijn ook financiers uit het sociale en economische domein nodig, zoals beleggers, ontwikkelaars, woningcorporaties, verzekeringen, zorginstellingen en diverse particuliere fondsen.

Vanuit het Rijk wordt de Impulsregeling klimaatadaptatie voortgezet, waarbij tijdelijk middelen beschikbaar worden gesteld voor de versnelling en intensivering van de aanpak op klimaatadaptatie op maatregelen voor wateroverlast en droogte. Er is vanuit het Deltafonds 200 miljoen euro beschikbaar voor de 45 werkregio's en voor onze werkregio Water & Klimaat betekent dat 7,5 miljoen euro (te verdelen tussen veertien gemeenten) vanaf 2021 tot december 2027.

Het Rijk financiert 33% van de uitvoeringskosten. Met onze samenwerkingspartner Netwerk Water & Klimaat gaan we voor de regio gelden aanvragen voor het vergroten van de sponswerking van bodem- en watersysteem. De verwachting is dat dit ongeveer 2,0 miljoen euro is voor de gemeente Utrecht. Projecten waarbij wordt onthard en afgekoppeld zullen hiervoor worden ingediend, de extra plus op rioolvervangingsprojecten en groenarme wijken.
De eventuele meerkosten voor het klimaatbestendig maken van nieuwbouw moeten gefinancierd worden uit de gebiedsontwikkeling en door projectontwikkelaars. We gaan hierbij uit van ongeveer 2.000,- euro per woning aan meerkosten. De randvoorwaarde hier is dat het integraal wordt aangepakt, zodat de kosten lager zullen zijn. Om een goede inschatting te kunnen maken van de meerkosten voor klimaatbestendige maatregelen moeten we eerst een aantal projecten hebben gerealiseerd en vervolgens doorrekenen om een goede inschatting te kunnen maken van de meerkosten. Deze uitkomsten worden weer meegenomen in de evaluatie.

Voor de bestaande particuliere ruimte/percelen wordt ervan uitgegaan dat de extra kosten voor rekening zijn van eigenaren en bedrijven. De gemeente gaat hierbij stimuleren en informeren. Hier zijn stimuleringsbudgetten voor of worden deze nog uitgewerkt, bijvoorbeeld de bestaande regelingen voor het vergroenen van daken en aanleggen van geveltuinen.

De volgende kanttekening moet bij de investeringen worden gemaakt. Om een klimaatbestendige straat aan te leggen moet er voldoende ruimte zijn in boven- en ondergrond. In de ondergrond is op dit moment niet altijd voldoende ruimte om alle maatregelen in te passen en moeten kabels en leidingen worden verlegd. De kosten die hieraan verbonden zijn, zijn nu nog niet goed te ramen en zijn daarom nog niet meegenomen.

De maatschappelijke baten die klimaatbestendige maatregelen opleveren, zijn in de berekeningen niet meegenomen, omdat hiervoor nog geen rekenmethode beschikbaar is.

Klimaatadaptatie is belegd bij de opgave Gezond Leefklimaat (Ruimte) en bij Water- en riolering (SB-BOR). Een team klimaatadaptatie zal verantwoordelijk zijn voor de borging in beleid en plannen, interne en externe afstemming met partners, zal de uitvoering van de onderzoeksagenda op zich nemen, bewustzijn creëren en zorgen voor communicatie rondom klimaatadaptatie naar inwoners en stakeholders.

Voor de activiteiten van het team is structureel budget nodig. Vanuit Gezond Leefklimaat is structureel 390.000 euro per jaar gedekt en vanuit het water- en rioleringsprogramma 500.000 euro gedekt. Voor 2021 is daarnaast ook nog onderzoeksbudget beschikbaar van 50.000 euro om te starten met de aanpak van de knelpunten.

Colofon

Gemeente Utrecht
utrecht.nl/klimaatbestendig

september 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Anouk Teuns

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Marit Linckens

Projectteam
Uli Centmayer, Jeanet Hekhuis,
Ruud Koch, Gitty Korsuize, Diana Minnaert,
Erwin Rebergen, Joram van der Schans, John Teunissen,
Heleen Tollenaar, Rosanne Weijers, Lisanne van Woerden,
Marit Wouters

Fotografen
Rebecca Brockbernd, Renzo Gerritsen, Erwin Rebergen



Bijlagen

Bijlage 1: Woordenlijst
Bijlage 2: Onderbouwing kaarten
Bijlage 3: Onderzoeksagenda
Bijlage 4: Bronnen en meer informatie

Foto: Waterdoorlatende bestarting in het Antoniuskwartier

Bijlage 1: Woordenlijst

- **Acceptabele situatie** = gebeurtenis die toelaatbaar is.
- **Afkoppelen** = het aanpassen van leidingen voor de afvoer van regenwater, zodat deze niet langer op het vuilwaterriool lozen. In grote delen van Utrecht ligt nu nog een gemengd rioolstelsel in de straat, waar zowel hemelwater als afvalwater in terechtkomt. Bij afkoppelen wordt het relatief schone hemelwater afgevoerd naar het oppervlaktewater of direct geïnfiltreerd in de bodem door middel van bijvoorbeeld een wadi, verticale infiltratiebuizen of infiltratiekratten.
- **Biodiversiteit =** biodiversiteit is het voorkomen van verschillende dieren en planten in een bepaald gebied
- **Bodemdaling** = de daling van het maaiveld ten opzichte van N.A.P., ten gevolge van vooral zetting of klink van het bodemmateriaal door oxidatie (veen) en - of verdichting (klei). De grondsoort (veen veel, klei weinig, zand niet) en de mate van ontwatering spelen hierin een voorname rol.
- **DPRA =** het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk om Nederland klimaatbestendig en waterrobuust in te richten. Het Deltaplan versnelt en intensiveert de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen.
- **Gevoelstemperatuur** = de gevoelstemperatuur geeft een maat voor het gevoel van kou (windkou/waterkou) of warmte (benauwende warmte of hitte) dat de mens ondervindt in koude lucht met veel wind of in warme lucht met zon, windstil weer en hoge luchtvochtigheid.
- **Groen dak** = een groen dak is de term voor een dakbedekking waarop een plantaardige laag is aangebracht, d.w.z. een laag die hoofdzakelijk bestaat uit levende planten. Het groene karakter varieert van sedum en grassen tot een geaccidenteerde daktuin met struiken en bomen.
- **Hitte eiland effect** = het hitte-eilandeffect of urban heat island effect (UHI) is het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied. De belangrijkste oorzaken van het UHI zijn de absorptie van zonlicht door de in de stad aanwezige donkere materialen en de relatief lage windsnelheden. Door het UHI worden problemen tijdens hittegolven, zoals hittestress, verergerd. Bouwkundige maatregelen en meer groen in de stad verminderen het UHI.
- **Infiltratie** = het proces waarbij regenwater wegzakt in de bodem.
- **Klimaatbestendig** = zodanig ingericht dat de effecten van de klimaatverandering opgevangen kunnen worden.
- **Koelteplek** = een plek van minimaal 200 vierkante meter waar de gemiddelde gevoelstemperatuur koeler is dan of gelijk is aan een referentiepunt buiten de stad.
- **Meekoppelen** = dat bij geplande (onderhouds)werkzaamheden aanvullende maatregelen voor klimaatadaptatie genomen worden.
- **NAS** = Nationale Adaptatie Strategie, zet de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland: deze strategie brengt nieuwe initiatieven voor klimaatadaptatie op gang en versnelt en verbreedt bestaande initiatieven.
- **Nature base solutions =** slimme oplossingen/ideeën die geïnspireerd zijn op de natuur of ondersteund worden door de natuur, met als doel om de problemen die klimaatverandering met zich meebrengt te verminderen of tegen te gaan.

- **Klimaatadaptatie** = dat de samenleving zich aanpast aan het veranderende klimaat. En de schadelijke gevolgen ervan probeert te beperken.
- **Ongewenste situatie** = gebeurtenis die niet toelaatbaar is.
- **Ontharden** = tegels en asfalt eruit, ruimte voor hemelwater om in de bodem te infiltreren
- **Risicodialoog** = gesprek met partners in de stad om af te wegen welke situaties en risico's acceptabel zijn en welke niet.
- **Sponswerking van de bodem** = de bodem als buffer voor water gebruiken. De regen die valt, vang je zoveel mogelijk op in de bodem, zodat het in drogere tijden beschikbaar is.
- **Stresstest** = de kwetsbaarheden worden in beeld gebracht op de thema's hitte, wateroverlast, droogte en overstroming
- **Vitale en kwetsbare functies** = processen en functies, die zo belangrijk zijn dat uitval of verstoring van deze functies leidt tot ernstige maatschappelijke ontwrichting en vormt een bedreiging voor de nationale veiligheid, zoals het electriciteitsnet en drinkwatervoorziening.
- **Waterrobuust** = waterrobuust bouwen is het zodanig vormgeven en inrichten van de openbare ruimte, dat de impact van bijvoorbeeld ernstige neerslag zo klein mogelijk blijft.

Bijlage 2: Onderbouwing kaarten

De opbouw en onderbouwing voor de verschillende kaarten die voor de visie zijn gebruikt om de ambities en prioriteiten vast te stellen zijn hieronder opgeschreven.

Gevoelstemperatuurkaart - hittemodel

De lokale temperatuur wordt beïnvloed door:

1. Bomen (binnen straal van 40m)
2. Laag groen (binnen straal van 40m)
3. Water
4. Schaduw
5. Het effect van afwezigheid van groen op verdere afstand.

Het hittemodel geeft aan de hand van deze invloeden een voorspelling van de lokale lucht- en gevoelstemperatuur op (circa) 1,5 meter boven grond rond het tijdstip 15:00 uur op een hete, bijna windstille middag tijdens een fictieve hittegolf. Daarbij zijn de volgende aannames gedaan:

- Gevoelstemperatuur (PET) is afhankelijk van de lokale luchttemperatuur plus een effect voor zon/schaduw en het type ondergrond (Verhard/Onverhard).
- Een relatieve temperatuurverschil (lucht- en gevoelstemperatuur) wordt berekend t.o.v. de temperatuur in open buitengebied tijdens een hittegolf op het heetste moment van de dag – 15:00 uur op 26 juli. Er is een aanname gedaan van een zeer lage windsnelheid in de stad op ooghoogteniveau (1,5 m) die verder wordt geremd door de bebouwing. Ook is de aanname gedaan dat de vochtigheid constant is. Ten slotte wordt de straling, van de zon en van de ondergrond, meegenomen in de berekening.
- De absolute gevoelstemperatuur wordt berekend door het relatieve temperatuurverschil op te tellen bij een absolute gevoelstemperatuur van het open buitengebied. Hiervoor is de aanname gedaan dat in het open buitengebied de gevoelstemperatuur om 15.00 uur op een hete windstille dag gelijk is aan 32 °C voor de huidige situatie en 34,1 °C voor de toekomstige situatie.

De resulterende hittestresskaarten (relatieve luchttemperatuur 2019 en relatieve gevoelstemperatuur 2019) tonen de lokale temperatuur met een kwalitatieve schaal (aanzienlijk warmer, warmer, neutraal, koeler en aanzienlijk koeler dan buiten de stad) en geven een goede indicatie van het effect van hittestress. De absolute gevoelstemperatuur toont waar de PET boven een grenstemperatuur komt (mate van hittestress). De kaarten geven op straat- en wijkniveau weer waar mogelijke knelpunten op kunnen treden met betrekking tot hittestress. In welke mate de knelpunten (on)acceptabel zijn hangt ook van de nabijheid van koelte. Daar wordt het afstand tot koelte model voor gebruikt.

Nachttemperatuurkaart om 23.00 uur

De nachthitte kaart laat zien hoe hoog de luchttemperatuur om 23.00 uur nog is na een hete windstille dag. Het nachthitte model maakt daarvoor gebruik van een temperatuurset van Aireas metingen in een Nederlandse gemeente. Daarvoor zijn meetkasten geïnstalleerd die fijnstof maar tegelijkertijd ook de temperatuur meten. Vervolgens is aan de hand van de volgende criteria, < 4m/s wind (=nagenoeg windstil), maximumtemperatuur overdag groter dan 28 graden, en meer dan 10 uren zonneschijn per dag, bepaald welke dagen een hete dag representeren. De meetresultaten van 6 van deze hete dagen om 23:00 uur (geen invloed van zoninstraling) laten zien dat er een correlatie ($p < 0.05$) bestaat tussen de temperatuur en de sky view factor, en tussen de temperatuur en omgevingsgroen.

Vervolgens wordt voor de berekening van de nachthitte om 23:00 uur (het tijdstip dat mensen gaan slapen) gebruik gemaakt van de gevonden correlatie door de volgende formule toe te passen:

Temperatuur (23:00 uur)=*Re fTemp+((2-SVF-Fveg)-Re fFhitte**1)*2)

Waarbij:
- RefTemp = Temperatuur op referentiepunt gemeente in een hete nacht om 23:00 uur
- SVF = Skyviewfactor, factor zichtbare lucht
- Fveg = Factor vegetatie/groen in een straal van 25 meter
- RefHitte 2 - SVF Referentiepunt - Fveg Referentiepunt

Het hierboven beschreven nachthitte model berekent de luchttemperatuur voor de gemeente Utrecht om 23.00 uur na een hete windstille dag. Voor het toekomstige scenario wordt een temperatuurstijging van 2,1°C t.o.v. de huidige situatie aangenomen.
Uiteindelijk is deze nachthitte een indicator voor gezondheidsproblemen door hitte. Als het buiten 's nachts na een hete dag niet verder afkoelt dan 20°C is het moeilijker om het binnen aangenaam koel te houden en goed te slapen. Dit leidt tot een afname van de nachtrustkwaliteit wat op zijn beurt weer leidt tot gezondheidsproblemen en een afname van de arbeidsproductiviteit in de gemeente Utrecht.

Afstand tot een koele plek kaart

Het afstand tot koelte (ATK) model neemt de gevoelstemperatuurverschilkaart (PET) als input. Daaruit worden koelte gebieden geselecteerd. Alle gebieden die t.o.v. het buitengebied koeler zijn worden bestempeld als koeltegebieden. Dus waar geen opwarming van de gevoelstemperatuur is ten opzichte van het buitengebied. De koelteplekken worden daarnaast gefilterd op grootte. In deze analyse is dit vanaf 200 m^2. Ook is ervoor gezorgd dat zoveel mogelijk kleine, lange stroken langs wegen en stroken in het water niet als koelte gebied worden meegenomen, immers, water en plekken langs wegen zijn geen toegankelijke plekken om verkoeling te zoeken. De uitgangspunten voor een koele plek op een rijtje:

- Minimale grootte is 200m^2
- Koele plek mag zich niet bevinden langs wegen – buffer van 5 meter rondom wegen
- Water wordt niet bestempeld als een koele plek
- Oppervlakte/omtrek verhouding is > 2,5 meter

Vervolgens wordt een routenetwerk gemaakt op een lijnenbestand van wegen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het NWB-wegenbestand. In het routenetwerk worden looproutes berekend naar dichtstbijzijnde koelteplek. Tot slot wordt op basis van deze routes een indicatie per gebouw (in aantal meters dat een koelteplek bereikt kan worden) gegeven.

De resulterende afstand tot koelte kaart geeft aan hoe ver panden van koelte af liggen. De afstand tot koelte-kaart brengt in één oogopslag in beeld in welke wijken behoefte is aan meer (beleefbaar) groen (of koelte). Dit kan tevens ook van invloed zijn op de route náár een groene (koele) plek.

Schaduwkaart om 15.00 uur

Model

In de kaart is gebruik gemaakt van het softwareprogramma Tygron, waarbij een 3D-model van de gemeente Utrecht is ingeladen om schaduw door gebouwen en andere elementen in het landschap te modelleren.

Bomenspotter

Naast de schaduw van gebouwen is de schaduwwerking van bomen zeer relevant voor het onderzoek. Het 3D-model is daarom aangevuld met een bomenspottermodel. Dit model spot individuele bomen uit luchtfoto's en kent op basis van de AHN-hoogten toe. Hiermee worden zowel kleine als grote bomen en zowel publieke als private bomen in kaart gebracht. In combinatie met boomparameters als de boomhoogte en kroonoppervlak kon in de schaduwanalyse een betere benadering van de werkelijkheid gedaan worden. Deze dataset is verkozen boven het bomenbestand van de gemeente, omdat deze dataset niet volledig was ten aanzien van individuele boomhoogtes, kroonoppervlakken en particuliere bomen niet zijn opgenomen.

Fiets- en loopgebieden

Vanuit de openbare data in Tygron zijn alle wegen (BGT) geëxporteerd om vervolgens een selectie op dit bestand te maken. Voor deze analyse is de selectie fietspaden, voetgangerspaden, stoep en pleinen toegepast. Dit bestand is in overleg met de gemeente aangevuld met ontbrekende fiets- en loopgebieden die niet geclassificeerd zijn als eerdergenoemde functies en daarnaast klinkerwegen in het centrum. Op deze wijze is een compleet netwerk van fiets- en looproutes geselecteerd waarop de percentage schaduw analyse is uitgevoerd.

Zonnestand

De analyse is uitgevoerd met de zonnestand gedurende de 1e juli 2015. Hiermee borduurt deze analyse verder op de voorgeschreven 1-op-1000 hittedag uit de hittestressstandaard vanuit het DPRA. De analyse geeft daarmee inzicht in het percentage schaduw op fiets- en loopgebieden op een hete dag die eens in de 5,5 jaar en in de toekomst eens in de 2,5 jaar (Wh-scenario) voorkomt.

Rekenmethode

In Tygron is per weggedeelselectie het oppervlak van de slagschaduw op het heetste moment van de dag (15.00 uur) en de gemiddelde slagschaduw (12.00-18.00 uur) berekend om deze vervolgens af te zetten tegen het totale oppervlak van desbetreffende wegdeelselectie. Dit resulteert in een percentage schaduw per wegdeelsectie. Deze percentage zijn vervolgens geaggregeerd naar subbuurt niveau door het totale schaduwoppervlak op deze wegdeelsecties af te zetten tegen het totale oppervlak van de wegdeelsecties binnen een geclassificeerde subbuurt.

Water op straat na 80 mm neerslag

Model

In de periode tussen 2017 en 2019 is er samen met een ingenieursbureau gewerkt aan een integraal riolerings- en maaiveldmodel voor de gemeente Utrecht met het softwareprogramma InfoWorks. Dit model stelt de gemeente in staat om berekeningen te maken van de riolering en afstroming van water op maaiveld. Met het model is inzicht verkregen in de risico's op wateroverlast en is geschikt om maatregelen door te rekenen.

Uitgangspunten

Het model is gemaakt op basis van het beheersysteem van de gemeente Utrecht. De datum van het rioolstelsel is van 31-12-2017. In de tussentijd zijn er verbeteringen aangebracht in een aantal basisgegevens maar er is geen nieuwe export van het beheerbestand gemaakt. Dit vormt de basis van het model.

Aanvullend op het rioolstelsel is er gebruik gemaakt van het Actueel Hoogtebestand Nederland 3. Deze is ingevlogen in 2014, wat betekent dat gebieden waar de afgelopen jaren veel (ruimtelijke) ontwikkelingen hebben plaatsgevonden de gegevens achterhaald zijn. In 2021 komt er als het goed is een nieuw hoogtebestand beschikbaar dat in 2020 is ingevlogen.

Regenwater kan op verschillende manieren verwerkt worden. Zo kan het rechtstreeks worden afgevoerd richting oppervlaktewater, kan het aangesloten zijn op gemengde riolering of afvoeren naar (openbaar) groen. Met behulp van de BGT en andere openbare bronnen is voor ieder stukje verhard oppervlak vastgesteld hoe het regenwater wordt verwerkt.

Via het riool wordt naast regenwater ook afvalwater afgevoerd. Om deze hoeveelheden goed in het model te zetten is gebruikt gemaakt van het aantal inwoners per subbuurt en een overzicht van bedrijfslozingen uit 2017. Dit is in het model op een zo realistisch mogelijke methode aangesloten op de riolering.

Resultaten

Al deze informatie is gecombineerd tot een model voor de gemeente Utrecht. Om te zien waar er wateroverlast optreedt zijn er verschillende neerslaggebeurtenissen doorgerekend, te weten: 20mm/uur, 40mm/uur, 60mm/uur, 80 mm/uur en 120mm/uur. Voor al deze gebeurtenissen is inzichtelijk gemaakt waar er hoeveel water op straat blijft staan.

Bij hevige neerslag is het niet ongebruikelijk dat er water op straat blijft staan. Daarom zijn de resultaten verder geanalyseerd om te bepalen of er ook schade en/of overlast optreedt. Dit is gedaan met behulp van ruimtelijke analyses met het programma ArcGIS. Zo is er gekeken of er water tegen gebouwen aanstaat en of de wegen nog begaanbaar zijn. Aan de hand van schadekrommes is er ook bepaald hoeveel schade er optreedt.

Bodemdalingskaart 2016-2018

Met behulp van aardobservatie technieken (radar satelliet) kunnen indicatoren voor bodemdaling worden afgeleid voor stedelijke (verharde) en landelijke (onverharde) gebieden. De belangrijkste oorzaak voor bodemdaling van de bovengrond in de onverharde gebieden is de oxidatie van veen/inklinken van klei als gevolg van het gevoerde waterbeheer waarbij de grondwaterstand ruim onder het maaiveld gehouden wordt. In de verharde gebieden is de oorzaak het indrukken van slappe lagen door het opgebracht gewicht (m.n. ophoogzand en bestrating). In stedelijk/bebouwd gebied is niet alleen het gewicht op de bodem voor een zeer belangrijk deel debet aan bodemdaling, maar met name ook (dikke) funderingslagen die druk uitoefenen op de ondergrond.
De kwaliteit van de satelliet metingen kan door vele factoren worden beïnvloed, vooral in het landelijk gebied. Daarom zijn er gemiddeld 150 beelden gebruikt over een meerjarige periode om een statistisch onderbouwde indicator van relatieve bodemdaling per deelgebied te bepalen.

De kaarten kunnen inzicht geven voor de thema's droogte en wateroverlast met signalen van plekken waar mogelijke bodemdaling kan voorkomen en tevens de gradatie en de verspreiding ervan. In stedelijk gebieden voegen de bodemdaling signalen toe aan de huidige aanwezige modelgebaseerde bodemdalingsvoorspellingskaarten.

De kaart vertoont de indicatoren (detail 50m) van de mate van bodemdaling gemiddeld over een periode van 2 jaar (periode okt'16- okt'18). De groene kleur is weinig tot geen noemenswaardige daling. De oranje kleur geeft nieuwe gebieden die in de periode oktober 2016 tot 2018 significant zijn gedaald. Zwarte gebieden laten veel daling zien (dus meer dan 6 mm).

Geschiktheid leefgebied

(egel, steenbreekvaren, koninginnenpage en kleine watersalamander) – stresstest voor stedelijke biodiversiteit

Om waarnemingen en soorten te koppelen aan een klimaat is gebruik gemaakt van een citizen science databank. De waarden worden gebruikt om de mate van geschiktheid van de stad te bepalen voor het heden en de toekomst (2050).
Op basis van literatuur en de soortenlijst zijn typische soorten geselecteerd. Voor elk stadsbiotoop zijn relevante soorten toegekend. De uiteindelijke lijst bestaat uit 33 soorten, waarvan de meesten goed vertegenwoordigd zijn in de stad.
De gebruikte methode is gebaseerd op de berekening van de species temperature index en de community temperature index. Als klimaatvariabele zijn de jaarlijks temperatuur, jaarlijkse regenval en aantal droge dagen in zomer gebruikt. Vervolgens zijn voor alle soorten de grenswaardes uitgerekend en aan de lijst van de karakteristieken toegevoegd (klimaatenvelop). De grenswaardes zijn bepaald door een standaarddeviatie op te tellen bij het gemiddelde en af te trekken van het gemiddelde.
Voor de stad is een biotopenlijst opgesteld aan de hand van de Utrechtse biotopenmap, waarbij de verschillende soorten aan biotopen zijn toegekend. Om per soort de geschiktheid weer te geven in 2050 wordt het toekomstige klimaat vergeleken met de soortspecifieke klimaatenvelop.

Overstromingskaart

De kaart laat zien wat de overstromingsdiepte van het gebied is bij een breuk in de Lekdijk aan de noordkant. De overstromingsdiepte is van grote invloed op de omvang van de schade en het aantal slachtoffers. De uitleg van de kaart is terug te vinden in de kaartverhalen van de klimaateffect atlas.

Bijlage 3: Onderzoeksagenda

Bij de uitvoering van onderstaand onderzoek wordt aangesloten bij landelijke onderzoeken in het Deltaprogramma Ruimte Adaptatie, Netwerk Water en Klimaat, onderzoek bij de diverse Kennisinstituten en Universiteiten (Wageningen Universiteit (WUR), Hogeschool van Amsterdam (HvA) en anderen). We brengen onze onderzoeksvragen in en waar mogelijk doen we gezamenlijk met andere partijen onderzoek.

Onderzoek	Wie	Uitvoering
Onderzoek van prioriteiten op hitte en wateroverlast	Opgave klimaatadaptatie en programma water en riolering	2021/2022
a. Opzetten leidraad incl. klimaatadaptatieparagraaf c. uitvoering klimaatadaptatie in Utrechts Plan Proces en beheer en onderhoud. Doelstellingen vertalen in kaders voor omgevingswet	Gemeente, opgave klimaatadaptatie en programma water en riolering	2021
Nader onderzoek naar de gevolgen droogte op bomen en gebouwen (met onder andere complexe verkaveling), schade aan panden	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	Loopt, 2021 resultaat
Aanvullend onderzoek nodig om te kijken waar een koelteplek aan moet voldoen, welke plekken voldoen en waar wij maatregelen moeten nemen.	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	2021
Input klimaatadaptatie leveren voor Handboek inrichting openbare ruimte (HIOR)	Gemeente, opgave klimaatadaptatie levert input voor HIOR	2021
Onderzoek naar koppeling maken tussen het rioleringsmodel en het oppervlaktewatersysteem (nauwkeurig beeld tijdens piekbuien)	Gemeente, programma water en riolering ism HDSR	2021
Extra zwemwater: zouden er extra wateren in de stad als zwemwater benoemd kunnen worden? En wat is daarvoor nodig?	PU ism met waterschappen, recreatieschappen en gemeente	2021, loopt al
Biodiversiteit nader onderzoeken: indicatoren/ biotopen uitzoeken voor monitoring en vervolgens maatregelen bepalen	Gemeente, opgave klimaatadaptatie samen met opgave groen	2021/2022
Uit de schaduwkaarten blijkt dat in ontwikkelingsgebieden minder schaduw is bij bomen. Verder onderzoek nodig naar groei bomen in soort en tijd.	Gemeente, opgave klimaatadaptatie (als onderzoeksvraag in i-tree onderzoek ingebracht)	2022
Wat is het effect van meerdaagse wateroverlast op gebouwen en planten en bomen?	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	Vanaf 2022
Wat zijn de gevolgen (zowel kosten als maatschappelijke ontwrichting) van water dat een gebouw inloopt? Kosten worden opgepakt door klimaatschadeschatter	VRU, gemeente is lid werkgroep	Loopt, 2022 resultaat
Stresstest kwaliteit stedelijk oppervlaktewater	NKWK	

Onderzoek	Wie	Uitvoering
Stresstest kwaliteit stedelijk oppervlaktewater	HDSR ism gemeente, programma water en riolering	Loopt, 2021 resultaat
Onderzoek naar minimale grondwaterstand in stedelijk gebied	Gemeente, programma water en riolering ism HDSR	2021
Klimaatbestendige stad: onderzoek naar hitte richtlijnen voor de openbare ruimte. Utrecht dient als pilot Belevingsonderzoek in huurwoningen	Hva/Tauw (Utrecht pilot gemeente) Hva/Tauw/woningcorporaties /gemeenten	Afgerond 2021
In het Ontwikkelprogramma Regionale Waterkeringen (ORK) bedenken meerdere provincies en waterschappen een visie en aanpak voor de ontwikkeling van de regionale waterkeringen. Zij doen dit onder leiding van de Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA). (Bron programma klimaatadaptatie 2020-2023, Provincie Utrecht).	Gemeente, opgave klimaatadaptatie samen met opgave groen	2020
Onderzoek naar verdere uitwerking tussendoelen, monitoring en indicatoren. Dit is samenhang met de landelijk lopende onderzoeken	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	2020 - 2023
Onderzoek over het destilleren van indicatoren voor klimaatbestendigheid uit bestaande datasets, op lokaal niveau (gemeentes, waterschappen), en is onderdeel van de onderzoekslijn Klimaatbestendige Stad binnen het onderzoeksprogramma Nationaal Kennis-en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK KBS)	NKWK, gemeente is lid van klankbordgroep	Loopt
Onderzoek naar hoeveel water we moeten vasthouden om in drogere perioden in de zomer, maar in natte periodes in de winter de bodem niet te nat laten worden (waterbalans), stedelijk.	Gemeente ism HDSR	2022
Drie buurten (bv groenarme wijk) onderzoeken op urgentie en maatregelen klimaatadaptatie en vervolgens meekoppelen bij andere opgaven.	Gemeente, opgave klimaatadaptatie	2021
Ontwikkeling hittestresstool met ontwerprichtlijnen	Nelen & Schuurmans gemeente deelnemer	Loopt
Subsidie groene schoolpleinen	Gemeente, MO/UVO	Loopt
Subsidie vergroening en afkoppeling maatschappelijke functies	Gemeente, programma water en riolering	2021
Dakenvisie: maken afwegingskader en kansenkaart multifunctionele daken. Afstemmen van ambities tussen gemeente en stakeholders op basis van een ambitiedocument.	Gemeente, gezond leefklimaat	Loopt, Q3 2021 resultaat
Hitte meet je stad: Milieucentrum Utrecht brengt samen met inwoners klimaatverandering in kaart brengen. O.a. door het maken van meetkastjes voor luchtvochtigheid en temperatuur in de eigen leefomgeving.	MCU ism gemeente, Universiteit	Loopt

Onderzoek	Wie	Uitvoering
Lokaal hitteplan: Het concept hitteplan uitwerken tot een definitief plan. Het lokale hitteplan helpt organisaties bijvoorbeeld bij het verkrijgen van achtergrondinformatie en bij het uitvoeren van hun reguliere taken en aanvullende maatregelen tijdens hitte door middel van een draaiboek.	Gemeente, volksgezondheid	Loopt
Ontwikkelen van communicatietools voor klimaatadaptatie en dit samenvoegen met Waterproof030	Gemeente, opgave klimaatadaptatie en programma water en riolering	2021-2023
Afspraken maken met alle partijen in de bouwketen ter bevordering van klimaatadaptief bouwen en afstemmen met convenant bouwen (bron: programma klimaatadaptatie 2020-2023, Provincie Utrecht).	Provincie ism gemeenten, waterschappen, projectontwikkelaars, woningbouwcoöperaties, aannemers; gemeente lid werkgroep	Loopt, 2021 afspraken ondertekenen
Stimuleren van adaptatiemaatregelen op lokaal niveau op het gebied van hittestress, met name in de openbare ruimte, de gebouwde omgeving en de zorgsector. Inzetten op meetpunten ten behoeve van de monitoring van het effect van hittemaatregelen. (Bron: programma klimaatadaptatie 2020-2023, Provincie Utrecht).	Provinicie ism RIVM, GGD'en, KNMI, Klimaatverbond Nederland, gemeenten, waterschappen, werkregio's.	Doorlopend
Na onderzoek gevolgenbeperking: Onderzoek is dijkversterking alleen voldoende om ons voor te bereiden op klimaatverandering. In hoeverre is het nodig om toch nu al maatregelen te treffen om de gevolgen van een eventuele dijkdoorbraak te beperken.	Onderzoek VRU, regionaal (HKV),	Loopt, 2021
RAS: Regionale- en provinciale onderdelen van klimaatadaptatie opnemen in Regionale Adaptatiestrategie van de werkregio en gezamenlijke ambities uitvoeren	NWK; lid werkgroep	Afgerond 2020
Uitvoeringsprogramma RAS: aanvraag budget impulsregeling DPRA	NWK ; lid werkgroep	Loopt, 2021
Klimaatbestendige wijk pilot In de wijken Kanaleneiland en Overvecht in Utrecht wordt bij herinrichtingsprojecten ingezet op het vergroten van de klimaatbestendigheid door verharding te verminderen en groen toe te voegen en regenwater vast te houden door infiltratie. Daarnaast wordt onderzocht of woningcorporaties bij lopende renovaties aan de aangrenzende woningen regenwater apart kunnen aanleveren, tuinen kunnen ontharden en daken kunnen vergroenen	NWK, Universiteit Utrecht, Deltares (Utrecht pilotgemeente)	loopt/2021 resultaat

Bijlage 4: Bronnen en informatie

- www.utrecht.nl/klimaatbestendig
- Kennisportaal klimaatadaptatie
- Klimaateffectatlas
- Klimaatklaar
- Netwerk Water en Klimaat
- Klimaatschadeschatter
- Klimaatportaal Provincie Utrecht
- Kaartenportaal Utrecht
- https://www.knmi.nl/klimaatverandering
- Deltaprogramma
- https://www.hva.nl/klimaatbestendigestad
- Netwerk KANS
- www.koelebuurt.nl


fietsen P

Reactienota

Het weer verandert, Utrecht verandert mee



Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

September 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding....3
1 Samenvatting aanpassingen in visies....4
2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie....9
3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering....21

Bijlagen

1. Inspraakbrief HDSR Visie Klimaatadaptatie
2. Antwoordbrief Visie Klimaatadaptatie aan HDSR
3. Gespreksverslag HDSR
4. Gespreksverslag Provincie Utrecht
5. Inspraak Waternet
6. Antwoordbrief aan Waternet
7. Inspraak NMU
8. Antwoordbrief aan NMU
9. Inspraak HDSR Visie Water en Riolering
10. Antwoordbrief Visie Water en Riolering aan HDSR

Inleiding

In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht staat hoe we de stad aanpassen aan het veranderend klimaat. Dit willen we in 2050 hebben behaald. Voor de Visie Water en Riolering betekent dit dat we voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Inspraak is- naast dat het ook wettelijk verplicht is – noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden inwoners en stakeholders in het algemeen betrokken bij het voorbereiden, vormen en uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden door de reacties en kennis van inwoners en stakeholders de plannen beter.

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben gelijktijdig van 17 juni t/m 29 juli 2021 ter inzage gelegen. Beide visies zullen ook gelijktijdig door de raad worden vastgesteld, omdat er een grote samenhang is tussen beide stukken. Inwoners, ondernemers, stakeholders, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op beide concepten. In de periode hebben we 29 reacties ontvangen op de Visie Klimaatadaptatie en 3 reacties op de Visie Water en Riolering. In deze reactienota zijn alle inspraakreacties opgenomen en beantwoord.

De leidraad voor participatie kent drie participatieniveau 's: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de beide visies hebben we gekozen voor 'raadplegen'. Zowel de Visie Klimaatadaptatie als de Visie Water en Riolering zijn strategische nota's met een horizon tot 2050 waarin de ambitie, uitgangspunten en plan van aanpak van een klimaatbestendig en waterrobuust Utrecht zijn opgenomen. Het betreft de gehele stad. De aanpak 'raadplegen' houdt in dat de gemeente vraagt om meningen, ervaringen en ideeën. De gemeente bepaalt de agenda en gebruikt waar mogelijk de reacties van betrokkenen bij het vervolgproces. De reacties zijn voor de gemeente niet bindend. De beide visies worden onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie en daarvoor is de inspraakprocedure op de plannen na vaststelling door college.

Leeswijzer
In het eerste hoofdstuk is beschreven tot welke aanpassingen de inspraakreacties hebben geleid, een toelichting op de belangrijkste inspraakpunten en een samenvatting van de reacties op sociale media. Verder zijn de belangrijkste punten uit de gesprekken met de partners opgenomen. In hoofdstuk 2 zijn de inspraakreacties voor de Visie Klimaatadaptatie met antwoord opgenomen in een tabel en in hoofdstuk 3 is dit voor de Visie Water en Riolering gedaan. In de bijlagen staan de inspraak- en antwoordbrieven en gespreksverslagen met partners.

1 Samenvatting aanpassingen in visies

De beide visies zijn op diverse punten aangevuld en punten die meerdere keren werden benoemd zijn in dit hoofdstukken uitgebreid beschreven. In onderstaande tabel staan de belangrijkste fysieke wijzigingen op basis van de inspraak:

Visie Klimaatadaptatie

Paragraaf 1.2	Relatie en samenhang tussen Visie Klimaatadaptatie en Visie Stadswater is benoemd
Paragraaf 2.1.2	Kwetsbaarheid als het stedelijk watersysteem niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal is toegevoegd
Paragraaf 2.1.5, alinea Biodiversiteit	Kwetswaarheden voor oppervlaktewater zijn benoemd
Paragraaf 3.1, alinea Onderbouwing vasthouden regenwater	De onderbouwing bij 90% water vasthouden doelstelling is aangevuld met mm berging. De ambitie om bij locaties 45-70 mm op te leggen indien het verhard oppervlak met minimaal 500 m2 wordt vergroot en bij hoogstedelijke gebiedsontwikkeling is toegevoegd
Paragraaf 4.2, alinea we houden het hoofd koel	Zijn de voorkeuren voor bomen, groene gevels toegevoegd ten opzichte van het gebruik van airco's.
Paragraaf 4.2, alinea we houden de stad leefbaar	Het beperken van de gevolgen van overstroming is toegevoegd.
Paragraaf 4.4, alinea gevolgenbeperking	Uitwerking van laag 2: voorkomen door ruimtelijke ontwikkelingen is aangevuld
Paragraaf 4.4, alinea klimaatadaptatieparagraaf	De rol van HDSR en samenwerking hierin is toegevoegd
Hoofdstuk 5	Toegevoegd de belangrijkheid van maatschappelijke baten, maar ook dat deze nog niet zijn meegenomen in de rekenmethode, omdat dat die er nog niet is

Visie Water en Riolering

Paragraaf 1.3	Is een beschrijving van de inspraakprocedure toegevoegd
Paragraaf 2.4	De kwetsbaarheid toegevoegd als het stedelijk watersysteem van de stad Utrecht bij extreme neerslag niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal
Paragraaf 3.4, alinea circulaire opgave	Opgave toegevoegd dat dit ook betekent dat het water- en rioleringssysteem natuurinclusief is, ofwel geschikt voor planten en dieren.
Paragraaf 3.4, alinea hergebruik van bagger	Toegevoegd dat het gaat om hergebruik van schone bagger, wat aan de criteria voor hergebruik voldoet.
Paragraaf 3.6, onderwerp waterkwaliteit	Toegevoegd dat we naast de Utrechtse soorten die we willen behouden en stimuleren ook soorten hebben die we bestrijden.
Paragraaf 5.1.1	Toegevoegd dat we binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

	Buiten de bestaande bebouwde vinden we onderzoeken naar de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen wel de moeite waarde.
Paragraaf 5.1.2	Toegevoegd wanneer we in plaats van rioolvervanging relining (het constructief versterken van een rioolbuis) kunnen toepassen.
Paragraaf 5.1.2	Explicieter aangegeven dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.
Paragraaf 5.2.1	Een extra argument toegevoegd in welke situaties we mogelijk niet afkoppelen, namelijk dat het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.
Paragraaf 5.2.1	Bij de voorkeursvolgorde toegevoegd dat infiltratie ook de voorkeur heeft boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag.
Paragraaf 5.2.2	Is toegevoegd in welke situaties we bij ontwikkellocaties een hogere bergingsnorm (kunnen) opleggen dan de gangbare 15 mm behorende bij de doelstelling om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
Paragraaf 5.4.3	Als uitgangspunt toegevoegd dat wij voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.

Mitigatie versus adaptatie

Het punt dat we als stad klimaatneutraal moeten worden werd veelvuldig benoemd bij de inspraak Visie Klimaatadaptatie. Zo werd er aangegeven dat de gemeente Utrecht zich niet alleen moet richten op het aanpassen aan het veranderende klimaat, maar ook actief klimaatverandering tegen moet gaan. Het tegengaan van klimaatverandering valt onder de noemer mitigatie en aanpassen onder adaptatie. Klimaatverandering is een feit, daar ontkomen we niet aan, dus moeten we ons op een veranderend klimaat aanpassen. In de Visie Klimaatadaptatie is de keuze gemaakt om alleen in te gaan op adaptatie. Mitigatie valt binnen andere beleidsvelden, zoals de energietransitie en circulaire economie. Dat betekent niet dat er geen samenhang is, want die is er zeker. We werken parallel aan de beide opgaven. Maatregelen in adaptatie zoals ontharding en vergroening dragen ook bij aan mitigatie. Echter wordt in deze visie alleen de adaptatieopgave beschreven.

IPCC

In augustus 2021 is het 6de IPCC-rapport uitgekomen, hierin wordt de urgentie tot adaptatie wederom duidelijk. De bevindingen uit het 6e IPPC-rapport zijn nog niet meegenomen in de visie. In de visie is uitgegaan van de klimaatscenario's die het KNMI in 2014 heeft gepubliceerd. In oktober 2021 komt het KNMI met het Klimaatsignaal '21 en dit is de Nederlandse duiding van het IPCC-rapport. Medio 2023 komen de nieuwe Nederlandse klimaatscenario's uit, die op het nieuwste IPCC-rapport zijn gebaseerd. Op basis van de klimaatscenario's '23 voeren we vervolgens nieuwe stresstesten uit. Hieruit zal blijken of we aanpassingen op de klimaatadaptatiedoelstellingen en daarmee de Visie Klimaatadaptatie willen doen.

Tussendoelen en indicatoren

In verschillende inspraakreacties werden er zorgen geuit over het ontbreken van concrete tussendoelen en indicatoren. Deze zijn nodig om te kunnen evalueren of we op schema liggen om de doelen te halen. Het formuleren van goede, realistische, tussendoelen is nog in ontwikkeling en is onderdeel van de uitvoering van de visie. Het formuleren van goede indicatoren is echter ingewikkeld. Ook landelijk zijn nog geen bruikbare indicatoren geformuleerd, die jaarlijks te actualiseren zijn. De

meest gehanteerde indicatoren zitten in de stresstesten, maar het is niet realistisch om die elk jaar uit te voeren. Op dit moment hanteren wij al een aantal indicatoren voor water en groen in het Duurzaamheidsverslag. Deze gaan over de hoeveelheid groen en water per huishouden en het aantal hectare dat ieder jaar wordt afgekoppeld. Wij kijken ieder jaar of bijstelling of aanvulling op de indicatoren nodig is. Wij zijn aangehaakt bij de (landelijke) onderzoeken naar indicatoren en blijven dit doen. Wanneer dit leidt tot indicatoren, dan zullen we die zeker gaan gebruiken.

Flora en fauna
In diverse inspraakreacties zijn diverse punten ingebracht met relatie tot flora en fauna en biodiversiteit. Het betrof met name onderwerpen die gemist werden. Deze hebben we waar nodig toegevoegd. Zo hebben we in de Visie Klimaatadaptatie de gevolgen benoemd van klimaatverandering voor de oppervlaktewaterkwaliteit en daarmee voor flora en fauna expliciet. In de Visie Water en Riolering hebben we onderwerpen explicieter benoemd, bijvoorbeeld de bestrijding van exoten, zelfbeheer en de opgave om onderhoud, vervangingen en verbeteringen ook natuurinclusief uit te voeren.

Sociale media
Bij de ter inzagelegging van de visies is er de mogelijkheid geboden om via sociale media te reageren. Hierbij de rode draad van de reacties op sociale media. Op Instagram is gevraagd wat voor inwoners hordes er zijn om klimaatbestendig te worden. Ook zijn er wensen en ideeën opgehaald. Hieruit blijkt dat huurders het moelijker vinden om maatregelen te nemen. Ze willen vaak wel, maar weten niet hoe ze bijvoorbeeld een groen dak kunnen realiseren. Ze zijn afhankelijk van de verhuurder en/of eigenaar en deze wil niet altijd meewerken. Verder zie je dat het voor VVE's ook een drempel is om bijvoorbeeld een groen dak aan te leggen. De kosten van een groen dak wordt ook genoemd als horde. Verder wil men graag geveltuintjes, maar in de praktijk blijkt dat vaak lastig door smalle stoepen en vernielingen. Ze willen graag weten wat wel en niet mag ten aanzien van geveltuinen. Inwoners kwamen ook met de maatregel die in de visie wordt genoemd, minder tegels en meer groen.

Een praktische drempel is: hoe maak ik een balkon klimaatbestendig. Bij tuinen is het vaak wel duidelijk: bomen en groen aanplanten en verharding eruit. Ook willen mensen graag een groene gevel, maar gaan zij er van uit dat de stoep te smal is. De opgehaalde reacties via de sociale media gebruiken wij om in de uitwerking van de visie maatwerk te leveren. In de communicatiecampagne kan extra aandacht gegeven worden aan het realiseren van geveltuinen en een klimaatbestendig balkon. Ook wordt er gekeken op welke wijze wij kunnen ondersteunen bij het realiseren van groene daken als inwoners dit willen.

Partners
Tijdens het opstellen van de visies en de inspraak zijn diverse partners betrokken. Tijdens de inspraak hebben we gesprekken gevoerd met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Provincie Utrecht en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet. Daarnaast hebben we een uitgebreide inspraakreactie van de Natuur en Milieufederatie Utrecht ontvangen.
In de bijlagen zijn de inspraakbrieven van HDSR, Waterschap AGV/Waternet en NMU opgenomen. Ook is er een gespreksverslag van het overleg met de Provincie Utrecht opgenomen. De inspraakbrieven zijn per brief beantwoord en opgenomen als bijlagen bij de reactienota. Alle partners geven aan graag te willen samenwerken met de gemeente om Utrecht klimaatbestendig en waterrobuust te maken en wij gaan deze samenwerking graag aan. Zoals wij al aangeven in de Visie Klimaatadaptatie, we kunnen het niet alleen.

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR)
HDSR heeft aparte reacties gestuurd op beide visies.

Visie Klimaatadaptatie
HDSR: "Complimenten voor de Visie Klimaatadaptatie het is een concreet, leesbaar en ambitieus document geworden".

HDSR heeft in hun gesprek en inspraak aangegeven dat zij graag bij waterberging concrete ambities in mm zien en de ambitie (40 mm-70 mm) te formuleren. Wij hebben als basis de doelstelling 90% neerslag vasthouden en deze is leidend. Wij hebben het volgende aangepast en toegevoegd:

Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.

Visie Water en Riolering
HDSR geeft aan dat de juiste accenten in de visie gelegd worden voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving en dankt de gemeente voor het betrekken van HDSR bij het tot stand komen van de Visie.

HDSR uit ook hier haar zorgen over de te lage ambitie op het gebied van waterberging bij nieuwbouw. Dit heeft geleid tot dezelfde aanpassingen als in de Visie Klimaatadaptatie (zie verder de reactie bij Visie Klimaatadaptatie). Daarnaast uit HDSR haar zorgen voor de gevolgen van het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem voor de oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van vervuild hemelwater of foutieve vuilwateraansluitingen op het hemelwatersysteem. Wij delen de conclusie dat dit onderwerp in de inspraakversie onvoldoende benoemd is en hebben dit onderwerp toegevoegd, bijvoorbeeld door bij de criteria die bepalen of ontvlechten mogelijk is ook de kwaliteit van het afstromende hemelwater als criterium op te nemen. Tevens hebben we n.a.v. de inspraakreactie van HDSR ons standpunt m.b.t. nieuwe sanitatie (het lokaal zuiveren van afvalwater) opgenomen. Te weten te onderzoeken bij uitbreidingen buiten de bebouwde kom, niet de voorkeursoplossing bij nieuwbouw of herontwikkeling binnen de bebouwde kom.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Waternet
Waternet, namens het waterschap Amstel Gooi en Vecht, complimenteert de gemeente Utrecht met de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en de Visie Water en Riolering.

AGV geeft aan raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht te zien. Hierin zijn prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Dezelfde thema’s die in de Visie Klimaatadaptatie staan. AGV adviseert de gemeente Utrecht om deze prestatie-eisen over te nemen in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering.

Wij herkennen dat de doelstelling in onze visies afwijkt van op de prestatie-eis voor wateroverlast voor berging eigen terrein. Wij hebben in diverse herinrichtings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd de hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren in de openbare ruimte. Wij houden daarom vast aan onze eigen doelstelling, maar hebben wel de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis op eigen terrein kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij ontwikkellocaties die leiden tot een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak.

Als gemeente zijn wij actief betrokken bij het opstellen van de ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’. Op dit moment gaan wij na wat de afspraken betekenen voor de gemeente Utrecht en onze opgave klimaatadapatie. Daarom hebben wij besloten om het convenant nu nog niet te ondertekenen, maar eerst onze lokale ambitie en doelstellingen in de Visie Klimaatadaptatie bestuurlijk te laten vaststellen. Vervolgens zullen wij besluiten of wij het convenant met ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’ ondertekenen en in hoeverre wij de hierin opgenomen afspraken overnemen in onze lokale regelgeving.

Provincie Utrecht
De provincie is blij verrast met de visies, vooral de mate van concreetheid, de keuze van financiering en de lange termijn. Volgens de provincie kan dit een voorbeeld voor andere gemeenten in de regio zijn. Het geeft mogelijkheden en kan helpen in de discussie. Ze zien mogelijkheden om samen te werken op diverse projecten bijvoorbeeld coolregion project. De visies geven aanknopingspunten waar de gemeente en de provincie kunnen samenwerken.

Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) op de Visie Klimaatadaptatie
NMU onderschrijft de hoge ambities onderschreven. Zij vindt het positief dat Utrecht kiest voor vergroenen van de stad en het vergroten van de sponswerking. Aandachtspunten zijn het ontbreken van de concrete uitwerking van de ambities. Er zijn geen tussendoelen benoemd en geen indicatoren. Monitoring is hierdoor moeilijk en eventuele bijsturing. De doorwerking in de Visie Klimaatadaptatie is in de hierboven aangegeven paragraaf tussendoelen en indicatoren beschreven.

Verder kwam zowel bij NMU als MCU het punt over gebruik airco’s. In de Visie Klimaatadaptatie geven we aan dat dit niet wenselijk is, omdat het naast een groot energieverbruik ook de openbare ruimte verwarmd. Wij hebben in de Visie Klimaatadaptatie alternatieven aangegeven, zoals zonwering, bomen, groene gevels en daken. Als suggestie geeft NMU aan dat hier een voorkeursvolgorde wenselijk is, waarbij de laatste keuze airco’s zijn. Dit vinden wij een goed idee en willen dit bij de uitvoering van klimaatadaptatie meenemen en verder uitwerken in relatie tot het klimaatbestendig bouwen/maken van woningen.

NMU heeft de verder de volgende ideeën, zoals gebruik maken van de klimaatambassadeurs, actieve vrijwilligers, van het duurzame daken en servicepunt. Daarnaast een rol spelen in wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn op vergroening en klimaatbestendige inrichting.

2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie

Visie Klimaatadaptatie

	Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van de inspraakreacties vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
1	Wij hebben kennisgenomen van de conceptvisie klimaatadaptatie, een ambitieus document wat zeker onze instemming heeft. Graag willen wij reageren op de wijze om inwoners te betrekken zoals beschreven in paragraaf 4.3.2. Inwoners die zoals beschreven onmisbaar zijn voor klimaatadaptatie. Toch ademt deze paragraaf een afwachtende houding uit. Bewoners krijgen op allerlei wijze informatie en advies aangeboden waarbij het afwachten is of bewoners tot actie overgaan. Ontzorgen als instrument om bewoners tot actie te bewegen is nauwelijks uitgewerkt. En het is juist ontzorgen dat hand in hand met bewustwording de motor is om tot significante resultaten te komen. Ook ontbreekt het aan slagkracht omdat het beleid zich vooral lijkt te richten op individuele bewoners en zich beperkt tot privé tuinen. Onze oplossingen: Het is belangrijk toe te voegen op welk wijze bewoners kunnen bijdragen aan de openbare ruimte om deze te ontharden en te vergroenen. Er is inmiddels ervaring opgedaan met vergroenen van de openbare ruimte door bewoners in de wijk Voordorp en Veemarkt met als resultaat de aanleg van 165 geveltuinen, 50 nieuwe groenvakken en veel groene boomspiegels in zelfbeheer. Uitgangspunt van dit verkregen resultaat is bewoners te verleiden, zodat zij de openbare ruimte(lees: bestaande en nieuwe groenvakken, boomspiegels en geveltuinen) als een verlenging van hun eigen tuin ervaren. Bewoners die ‘eigenaarschap’ ervaren nemen daar verantwoordelijkheid voor. *Ontzorgen en ‘eigen keuze plantenpakket’*, is hierbij de sleutel voor succes, waarbij de tegenprestatie zelfbeheer is (wat idealiter dan niet meer als zelfbeheer beschouwd wordt). Onder ontzorgen en eigen keuze wordt verstaan dat grootte van aan te leggen groenvak in overleg gaat met bewoner, deze aangelegd wordt door gemeente en bewoner keus krijgt tussen verschillende soorten bij- en vlindervriendelijke plantenpakketten met aanplant	In de visie is op hoofdlijnen beschreven wat de rol van inwoners is. De wijze waarop is niet uitgeschreven. Dit is op de website van de gemeente deels beschreven, maar daarnaast zijn er ook vele websites die aangeven wat bewoners kunnen doen. We gaan in de uitvoering op projectniveau uitwerken hoe we inwoners beter kunnen betrekken, ontzorgen en stimuleren om maatregelen te nemen. We nemen jullie aanbevelingen hierin zeker mee. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	instructies. Levering van planten geschiedt door gemeente waarna bewoners met het plantadvies zelf planten. Slagkracht en kostenefficiëntie kunnen worden vergroot door *het beleid te richten op straat- en wijkaanpak, samen met bewoners*. Een strategisch goede keuze kan zijn als de gemeente (in overleg met een buurtinitiatief) een straat kiest, die bv kan passen in een groene wandelroute met goede mogelijkheden voor ontharding met nieuwe groenvakken/geveltuinen. Als eerste wordt geïnventariseerd waar bewoners zelfbeheer willen. *Tegelijkertijd wordt elke eigenaar die een stenen privé tuin heeft uitgenodigd om mee te doen* onder vergelijkbare voorwaarden. Het deel waar geen groen zelfbeheer mogelijk is komt in handen van onderhoud door gemeente. Daar waar zinloze verharding niet omgezet kan worden naar een groenvak vormt open bestrating een alternatief. Belangrijke voorwaarden bij deze aanpak zijn: Een vast aanspreekpunt bij Wijkservice & Onderhoud dat bekend wordt voor bewoners en in de wijk zichtbaar aanwezig is. Een op te stellen lijst en plattegrond van alle potentiële onthardingsvakken met inventarisatie welke in aanmerking komen voor groen zelfbeheer, groen gemeentebeheer en open bestrating. Beschikbaarheid van lijsten van sterke bij- vlindervriendelijke planten en heester soorten. Niet noodzakelijk maar belangrijk kan zijn een groen wijkinitiatief van bewoners die dit proces faciliteren.	
2	Uw plannen in de visie zijn ontoereikend en de doelstelling moet gehaald worden in 2030, niet in 2050. U heeft toch zelf de noodtoestand uitgeroepen? GEEN VERGUNNINGSVRIJE UITBOUW MEER VAN 4 METER Ik wil uw aandacht vragen voor het volgende: bij vrijwel alle verkochte huizen in mijn wijk (Tuindorp) wordt door de nieuwe eigenaren vergunningsvrij 4 meter uitgebouwd. Het is eerder de regel dan de uitzondering geworden. Voorts maken ze grote terrassen en gigantische overkappingen om onder te zitten op hun lounge meubilair. Mijn nieuwe buren achter en links hebben in één jaar tijd effectief 70% van hun achtertuin teniet gedaan. Dit is een tendens van een nieuwe generatie, waarvoor de eeuwenoude huizen kennelijk nooit groot genoeg zijn.	De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat en niet over het tegengaan van klimaatverandering, dat betreft mitigatie. Het gemeentelijk beleid om klimaatverandering tegen te gaan wordt onder andere vastgelegd in de opgaven energietransitie en circulaire economie. In de Visie Klimaatadaptatie is gekozen voor het jaar 2050 om klimaatbestendig te zijn omdat dit landelijk is afgesproken tussen landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Wij sluiten ons hierbij aan en willen dit realiseren door vanaf nu alle werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig te maken. In de Visie geven wij aan dat de gekozen ambitie geen verboden of verplichtingen zijn, maar uitgaan van het goede voorbeeld geven en voor het stimuleren en faciliteren van de inwoners. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	Dit is funest voor de stad. Geen groen meer, geen dieren, geen bomen, nóg meer waterafvoer via het riool, hitte, droogte…. Hoeveel groene aarde zal er verloren gaan wanneer in de komende decennia elk verkocht huis met 4 meter vergunningsvrij wordt uitgebouwd? MAAK UITBOUWEN MET ONMIDDELIJKE INGANG ONMOGELIJK EN ILLEGAAL. Er is nog een andere reden waarom dit van groot belang is. Door bezuinigingen kan de gemeente zelf geen toezicht meer houden op de uitbouwen. Daarom is het vergunningsvrij geworden. Dat leidt nu al tot hele grote problemen. Je mag ook de constructie van een huis vergunningsvrij veranderen. Overal waar dit gebeurt hebben buren overlast met gescheurde muren en andere ellende. Als de gemeente geen geld meer heeft voor het verstrekken van vergunningen en het controleren op degelijke bouw, dan moet je het niet vergunningsvrij maken maar juist het omgekeerde: het voortaan verbieden. En helemaal gezien de acute klimaatproblemen lijkt me dit een héél gemakkelijke en voor de hand liggende maatregel.	
3	Twee jaar geleden - 12 juli 2019 – riep de gemeenteraad van Utrecht de klimaatnoodtoestand uit. De Raad gaf aan het college van Burgemeester en Wethouders de opdracht zich maximaal in te spannen om de opwarming van de aarde zoveel mogelijk te beperken. Twee jaar later, is de daad, ondanks diverse reminders van diverse milieuorganisaties waaronder Extinction Rebellion, nog steeds niet bij het woord gevoegd! **Visie Klimaatadaptatie** Op 17 juni 2021 is de Visie Klimaatadaptatie uitgebracht. In deze visie staat welke maatregelen de gemeente Utrecht wil nemen om de stad voor te bereiden op het veranderende klimaat. De notitie gaat in op de risico's van klimaatverandering, waaronder hitte, droogte, wateroverlast, overstroming en afname van planten en dieren (biodiversiteit). De heer Diepenveen, wethouder openbare ruimte, heeft aan inwoners van Utrecht gevraagd input te leveren op deze visie en mee te helpen aan realisatie ervan. Als betrokken én bezorgde inwoner van de stad Utrecht, doe ik dat graag. Hieronder kunt onze reactie lezen. **Klimaatverandering = klimaatcrisis** Helaas zijn de door de gemeente Utrecht geformuleerde visie en voorstellen volstrekt onvoldoende om een optimale klimaatadaptatie te realiseren. Mijn belangrijkste bezwaar is, dat de visie uitgaat van een klimaatbestendig 2050. Als dan pas alle kwetsbaarheden die op ons afkomen zijn aangepakt, is het te laat.	Net als u willen we zo snel mogelijk naar een klimaatneutrale stad. Daarvoor werken we nu samen met onze partners en bewoners aan projecten om energie te besparen, duurzame energie op te wekken en nemen we stappen om buurt voor buurt over te gaan op duurzame manieren van koken en verwarmen. Dit vraagt van iedereen inspanningen die binnen zijn of haar mogelijkheden liggen. Hoe wij bewoners hierbij helpen en hoe bewoners ons hierbij (kunnen) helpen is te vinden op Energie | Gemeente Utrecht, https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/energie/. De klimaatverandering is een feit, we moeten ons voorbereiden op een veranderend klimaat. Met deze visie klimaatadaptatie geven we invulling aan de aanpassingen die we in de stad moeten gaan doen aan het veranderde klimaat, waarop we ons ook moeten gaan voorbereiden. Als stip op de horizon gaan we in deze visie uit van 2050, ook omdat we dit landelijk hebben afgesproken met landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Dit betekent niet dat we tot 2050 wachten om aan de slag te gaan. Utrecht werkt daarnaast ook aan een circulaire stad waarbij op tal van fronten ook het klimaat is gediend en wordt gewerkt aan CO2-reductie. Denk aan minder milieubelastend bouwen (zogenaamd circulair bouwen), circulair ondernemen, circulair inkopen en zorgen dat afval weer is in te zetten als grondstof. Zo draagt Utrecht Circulair ook bij aan de benodigde energietransitie. Als gemeente kiezen we ervoor om aan te sluiten aan het landelijk beleid omdat we als gemeenten juist ook anderen nodig hebben om resultaat te bereiken door zoveel mogelijk mee te koppelen aan andere trajecten.

	Inmiddels zijn alle (klimaat)wetenschappers het erover eens dat klimaatverandering en de daarmee gepaarde schade aan biodiversiteit, zich veel sneller voltrekt dan eerder gedacht. Klimaatverandering dekt derhalve de lading niet en geeft ten onrechte een gevoel van rust, we leven in een klimaat- en ecologische crisis. Een crisis, die als we niet nu handelen, extreme gevolgen heeft voor al het leven op aarde. Oók voor de inwoners van Utrecht. Het onlangs gelekte IPCC rapport schetst een angstaanjagend beeld voor de wereld in 2050. We zien de gevolgen echter vandaag al, op allerlei plekken ter wereld, denk aan Canada en Pakistan. Ofwel: Het klimaat is een drempel overgegaan, waarna extreme temperaturen sneller stijgen dan tot nu toe werd gedacht. Dit kan ook in Nederland gebeuren. Met een plek buiten die verkoeling biedt zoals beschreven in de visie Klimaatadaptatie, zijn we er dan ook niet. Voor mensen in kwetsbare posities, denk aan ouderen slecht ter been, jonge kinderen, in onvoldoende geïsoleerde woningen betekent hitte ‘nowhere to run, nowhere to hide’ met klimaatdoden tot gevolg. Geert Jan van Oldenborgh, werkzaam bij het KNMI en hoogleraar in het Engelse Oxford, zegt: "*Als je me een jaar geleden had gevraagd wat de hoogst mogelijke temperatuur van een hittegolf zou zijn daar, zou ik hebben gezegd: waarschijnlijk twee graden boven het vorige hitterecord. Maar het werd bijna vijf graden heter. Hoe dit kan, weten we dus eigenlijk echt nog niet. En dat maakt ons erg bezorgd.*" **Handel nu** Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we NU actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario’s nog afwenden, aldus het IPCC, het klimaatpanel van de VN, in haar uitgelekte rapport. Alle signalen staan op rood. De grenzen waarbinnen we ons als mensen nog kunnen aanpassen komen daarmee steeds sneller in zicht. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daarmee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid, bij de burger gelegd. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals ‘de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer’, kan breken. Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen. **Laat burgers beslissen** De burger, die wil wel. Zo lieten cijfers van CBS onlangs zien, dat driekwart van de Nederlanders zich zorgen maakt over gevolgen klimaatverandering (CBS, 2021). De wijze waarop de transitie de komende decennia vorm krijgt, zal van invloed zijn op de kwaliteit van leven van huidige en volgende generaties (SCP, 2021). Ervaren eerlijkheid,	We vinden het fijn als burgers betrokken zijn bij hun stad en mee willen denken over het beleid. Daar bieden we op verschillende manieren ruimte voor zoals bijvoorbeeld met deze consultatie, waarbij suggesties kunnen worden gegeven om het beleid te verbeteren. Maar ook in projecten in de wijk waar bewoners samen aan de slag zijn om de straat/buurt/stad groener, duurzamer en socialer te maken, bijvoorbeeld met ondersteuning van het Initiatievenfonds. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	effectiviteit, relevantie en bezorgdheid spelen een rol in de mate waarin burgers klimaatregelingen accepteren, zo blijkt uit onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid (TNO, 2021). Dit werd nog eens bevestigd in de participatieve waarde evaluatie over het klimaat (TU Delft, UU, 2021). Van links tot rechts: kiezers willen steviger en eerlijker klimaatbeleid, zo liet ook een rapport van Milieudefensie zien (Milieudefensie, 2021). **Drie uitgangspunten** Ofwel: Alle onderzoeken naar de opinie van burgers over klimaat, laten zien dat de burger veel verder wil gaan dan de overheid tot nu toe doet. Ik wil u dan ook vragen, de ruimte die inwoners geven om adequate maatregelen te treffen optimaal te benutten door de volgende uitgangspunten te hanteren: Vertel de waarheid over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. Doe wat nodig is, we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een burgerberaad met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
4	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
5	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
6	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
7	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
8	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
9	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
10	mag ik jullie er aan helpen herinneren dat we al heel lang geleden zeer intensief hadden moeten beginnen met allerlei maatregelen om de uitstoot van Co2 te verminderen...hebben jullie hier genoeg aan gedaan...zet dit als nummer één op je agenda alstublieft, de tijd wacht niet !	Het terugdringen van de uitstoot van CO_2 valt onder mitigatie. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat, zie ook reactie 3. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
11	Goedemiddag team Klimaatbestendig, burgemeester en wethouders van Utrecht,	Zie reactie 3

	Natuurlijk ben ik blij dat gemeente Utrecht bezig is met duurzaamheid, maar eigenlijk vind ik de plannen te weinig. Graag lever ik daarom mijn input op de Visie Klimaatadaptie die vorige maand is uitgebracht, want ik heb het gevoel dat het lang niet genoeg is. Waar het mij op dit moment vooral omdraait is dat jullie visie tot en met 2050 is. Dat is te laat. Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we **NU** actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario's nog afwenden. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daar**mee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid bij de burger gelegd**. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals 'de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer', kan breken. **Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen.** Misschien dat het niet sneller 'kan', maar dat niet-kunnen is meer een niet-willen vanuit de gemeente. Wij willen wel, alleen moet het wel op een eerlijke manier gebeuren. Daarom ben ik actief geworden bij Extinction Rebellion Utrecht en wil ik jullie graag wijzen op hun uitgangspunten, omdat het kan helpen te laten zien waar het misgaat in jullie Visie Klimaatadaptie. 1. **Vertel de waarheid** over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. 2. **Doe wat nodig is,** we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. 3. **Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie**. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een **burgerberaad** met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in **2030 klimaatneutraal** te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
12	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
13	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
14	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3

15	Het is een mooi stuk geworden, erg visueel en geeft duidelijk de noodzaak weer. Ik denk dat wij ([redacted]) hier een voorbeeld aan kunnen nemen om dat ook voor ons vastgoed zo op te zetten.	Dank voor het compliment.
16	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
17	Ik reageer graag op uw visiedocument klimaatadaptatie. Uw visietekst stelt: “Voor overstroming is een regionale aanpak nodig en dit wordt dan ook regionaal opgepakt door de Veiligheidsregio Utrecht en het netwerk Water & Klimaat”. Een onderbouwing overstroming voorkomen komt in de tekst niet terug. Momenteel werk ik mee aan een verkenning naar de gevolgen van een hoger calamiteitenpeil voor het watersysteem van het Noordzeekanaal /Amsterdam Rijnkanaal. Dit peil zou van het huidige nul m NAP naar +0,2 m NAP kunnen gaan. Deze maatregel verkleint de faalkans van het watersysteem aanzienlijk (momenteel 1/70 per jaar) , een heeft gevolgen voor aanliggende gebieden zoals Leidsche Rijn, afkoppelen van verbindingen met de vecht, maar raakt ook de sterkte en levensduur van waterkeringen, scheepvaart, vrije afwatering van rurale gebieden, functioneren van riooloverstorten, bereikbaarheid etc. Het overstromingsprobleem voor Utrecht is meer dan alleen het risico op een doorbraak van de Lekdijk, zoals u die in uw visie omschrijft. Ook bij problemen met bemaling in IJmuiden en regenval kan de waterstand regionaal oplopen (wat niet in de stresstesten zit volgens mij). Dit heeft ook gevolgen voor Utrecht. Wellicht is het goed om na te denken over: - De koppeling tussen het stedelijke watersysteem en de afvoer naar Vecht en Amsterdam Rijnkanaal, - Gevolgen van hoog water op het Amsterdam Rijnkanaal en een bijhorend maalverbod, zoals de capaciteit van afwatering richting de Vecht. Hoeveel komt de waterstand omhoog, welke problemen geeft dat (bijv riooloverstorten, of nieuw stadsdeel merwedekanaalzone en zijn energiewinning uit oppervlaktewater) en zijn hiervoor maatregelen nodig? - Kan Leidsche Rijn zijn water nog voldoende kwijt als de sluis bij gemaal de aanvoerder wordt dichtgezet? - Wordt in de ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden met de toenemende kwetsbaarheid van het watersysteem en een mogelijk hoger peil?	Het klopt dat we aangeven dat het thema gevolgenbeperking regionaal wordt opgepakt. Wij zijn als gemeente betrokken bij dit onderzoek. Dit onderzoek kijkt niet alleen naar wat te doen en hoe te voorkomen bij een dijkdoorbraak, maar ook naar overstroming door wateroverlast. In paragraaf 4.4 onderzoeksagenda hebben we de tekst aangevuld over het onderzoek gevolgenberking. Wij zijn sinds de zomer 2021 ambtelijk betrokken bij het lopende onderzoek naar een toekomstbestendig Noordzeekanaal en Amsterdam Rijnkanaal. Daarbij zijn wij ons terdege bewust van het belang van beide kanalen voor de opvang en afvoer van extreme buien en de kwetsbaarheid van de stad Utrecht als deze mogelijkheid wordt beperkt door een maalstop richting het Amsterdam Rijnkanaal. Tot deze zomer was ons nog niet bekend dat de voor- en nadelen van een hoger calamiteitenpeil in het Amsterdam Rijnkanaal wordt onderzocht. Maar gezien de mogelijke gevolgen voor de stad werken wij graag mee aan dit onderzoek om een antwoord te krijgen op de vragen die u stelt. Daarnaast leest u in onze Visie dat wij in ons beleid al preventieve maatregelen nemen door in te zetten op het vasthouden van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag. Hiermee maken we de stad minder afhankelijk van de opvang en afvoer van extreme neerslag. Wij hebben in de Visie het vraagstuk toegevoegd in hoofdstuk 2 bij de kwetsbaarheid voor wateroverlast.
18	Adaptatie klinkt als aanpassen, maar we moeten vooral ook inzetten op de strijd tegen de klimaatverandering! Dus maak van Utrecht de groenste stad van Nederland in uitstoot, watergebruik, circulariteit en natuur in de stad. Middels regelgeving, subsidies, stimuleren van initiatieven (bv voedselbos, circulair Hof van Cartesius, eco-wonen, geveltuinen, wadi's, huisisolatie, mobiliteit etc).	De strijd tegen klimaatverandering heeft te maken met klimaatmitigatie, zie ook reactie 3. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	We staan globaal bekend om onze wonderschone stad, maak daar een wonderSCHONE stad van! Het zal zich ruimschoots uitbetalen in toerisme, werkgelegenheid, leefbaarheid etc.	
19	Graag wil ik reageren op de conceptvisie klimaatadaptatie van gemeente Utrecht, die t/m 29 juli 2021 Met veel plezier heb ik de conceptvisie klimaatadaptatie doorgelezen. Complimenten voor deze uitgebreide en vergaande visie met een hoog ambitieniveau richting 2050. Ik wil graag de volgende opmerkingen mee geven en mogelijkheden voor verbetering: 1. De route naar 2050 is wat tijd betreft een lange termijn. Wat zijn concrete tussendoelen (smart) tot 2050? Hoe en wanneer worden deze uitgewerkt? 2. Vervolgvraag die hiermee te maken heeft: worden er prestatie-indicatoren ontwikkelt die in de tussentijd worden gemonitoord voor eventuele bijsturing om de doelen te bereiken? 3. Een aantal kaarten uit de stresstesten zijn gebruikt als uitgangspunt voor deze concept visie. Vindt ook monitoring plaats of dit in de praktijk ook realistisch is? 4. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is de hitte in de stad. Hoe wordt de maximum gevoelstemperatuur gemonitord ten opzichte van buitengebied? Hoe kunnen bewoners hierbij een rol spelen? 5. De visie omvat vele groene maatregelen, waaronder het aanplanten van bomen. Hoeveel bomen kunnen of moeten voor de leefbaarheid bijgeplaatst worden en wat is het te verwachten effect hiervan in de binnenstad en omliggende wijken? 6. Per wijk zijn verschillende plekken aanwijsbaar waar de hittestress verminderd kan worden. Kunnen inwoners ook zelf plaatsen aanwijzen of aandragen die voor vergroening in aanmerking komen? 7. Is de wateroverlastkaart (piek van 80 mm, 1 keer in de 100 jaar) nog representatief gezien de veel extremere weerssituatie die recent mogelijk is gebleken in Zuid-Limburg, Belgie en Duitsland? 8. Welk aandeel van het regenwater dient in de bodem te worden gebufferd en blijft dit voldoende beschikbaar voor het huidige en nog aan te planten groen in periodes van droogte? 9. Kansen voor Utrecht: Nederland heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs. Dit betekent ook dat de CO2-emissies verder moeten worden gereduceerd, wat ook een doel binnen gemeente Utrecht zal zijn. De bodem in gemeente Utrecht (binnen en buitengebied) heeft de potentie om door te zorgen dat meer koolstofvastlegging in de bodem plaatsvindt, te zorgen voor win-wins op zowel het gebied van klimaatadaptatie als -mitigatie. Parallel aan de inzet om het koolstofgehalte van bodems jaarlijks met 0,04 % te laten stijgen, liggen hier kansen voor Utrecht. Door maatregelen van duurzaam beheer mee te nemen in de visie (en uitvoering) op klimaatadaptatie, kan de Utrechtse bodem tegelijk ook zorgen voor een klimaatbestendigere bodem (meer organische stof in de bodem betekent beter watervasthoudend vermogen, betere droogteresistentie, betere biodiversiteit etc.) en voor meer CO2-reductie. Deze aanpak is ook landelijk in ontwikkeling, zoals binnen de landbouwsector. De mogelijkheden hiervan onderzoeken, past prima in de onderzoeksagenda van deze visie.	1. Het klopt dat er nu geen tussendoelen zijn benoemd, in hoofdstuk 1 van de reactienota gaan wij hier nader op in. 2. Zie hiervoor de paragraaf over indicatoren in hoofdstuk 1 van de reactienota. 3. Dit gebeurt in de uitvoering. Via nader onderzoek zal worden nagegaan of de prioriteitsgebieden die zijn bepaald via modelberekeningen ook in werkelijkheid kwetsbaar zijn en prioriteitsgebied moet blijven. Ook kunnen er andere prioriteitsgebieden bij komen als uit meldingen of andere signalen blijkt dat er elders een groot probleem is. 4. De gevoelstemperatuur is nu berekend en in de stresstest weergegeven. De huidige methodiek is gevalideerd met behulp van metingen. Bij de nieuwe stresstesten in 2024 zal hier wederom naar worden gekeken, maar in de uitvoering nemen we dit mee. Met diverse kennisinstellingen zijn we bezig de methodiek te verbeteren. Hierbij kijken we ook naar de werkelijk gemeten temperaturen uit het project hitte meet je stad. Mocht er aanleiding zijn om eerder nieuwe stresstesten uit te voeren dan doen we dat. 5. We hebben een schatting gemaakt als we hittestress willen verminderen via schaduw van extra bomen. In dat geval hebben we ongeveer 60.000 bomen in straten nodig hebben om klimaatbestendig te worden. Hierbij hoort de kanttekening dat dit aantal nodig is als we het hitteprobleem alleen met bomen oplossen. Een boom plaatsen is niet altijd mogelijk maar ook niet altijd de oplossing voor het probleem. In de praktijk zullen er dus geen 60.000 nieuwe bomen hoeven te worden geplant maar ook gekozen worden voor andere, technische, oplossingen. 6. In de volgende fase gaan we kijken hoe we inwoners kunnen betrekken en stimuleren. We nemen hierin het idee mee over aanwijzing van plaatsen door inwoners. Bedankt voor de tip. 7. Op dit moment vinden wij de bui van 80 mm/uur representatief. Dit is een bui met een momenteel een kans van voorkomen van eenmaal per 250 jaar. Gangbaar in Nederland is bescherming tegen een extreme bui met een herhalingskans van eenmaal per 100 jaar. Wij kiezen dus al voor een hoger beschermingsniveau dan landelijk gebruikelijk is Als uit de nieuwe KNMI-scenario's blijkt dat deze bui niet meer representatief is, dan zullen we overwegen ons beleid aan e passen. 8. Op dit moment hebben we gekozen voor de algemene doelstelling om 90% van de neerslag vast te houden. Door ervaring en aanvullend onderzoek brengen we dit de

		komende tijd preciezer in beeld en passen we waar nodig maatwerk toe of passen we de doelstelling aan. 9. Bij koolstofvastlegging volgen we de landelijke route. 10. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
20	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Klimaatadaptatie van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is een brede ambitieuze visie, met een aantal belangrijk acties/stappen om te zetten. Het is jammer dat de doorklik-links naar de kaarten en informatieve sites niet werken, maar dat is niet de reden voor deze zienswijze. Er zijn een paar punten waar ik nog aandacht voor wil vragen, omdat ze in de visie wat onderbelicht zijn: 1. Er worden in de visie Klimaatadaptatie veel rapporten, plannen en visies genoemd die een duidelijke relatie hebben met één of meerdere onderdelen uit de visie. Dat is ook logisch, want klimaatadaptatie is stadsbreed en veelomvattend. Wat ik helaas nog mis in de lijst is de nu in ontwikkeling zijnde Visie Stadswater, vanwege het belang om een goede balans te vinden tussen alle gebruiksfuncties van het water, de aanwezigheid en ontwikkeling van ecologisch gevarieerde oevers en groengebieden, een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en de noodzaak om Utrecht klimaatbestendig te ontwikkelen. In mijn ogen is het essentieel dat de onderlinge samenhang in beide visies wordt onderkend. Ik zou verwachten dat de Visie Klimaatadaptatie een aantal kaders en randvoorwaarden meegeeft die voor wat betreft gebruik en exploitatie in de Visie Stadswater worden uitgewerkt. In de startnotitie Visie Stadswater wordt helaas slechts een nogal korte en vrijblijvende melding gedaan dat het thema klimaatadaptatie raakt aan de visie Stadswater, dat het beleid en de maatregelen daarvoor worden beschreven in de Visie Klimaatadaptatie en dat er regelmatig wordt afgestemd met de collega's die zich daarmee bezighouden. Geconcludeerd wordt dat het niet nodig is om in de Visie Stadswater aandacht aan klimaatadaptatie te besteden. Daarmee blijft volstrekt onduidelijk in hoeverre klimaatadapatie een bepalende factor wordt bij de afwegingen rond de verschillende gebruiksfuncties en exploitatie van vaarwegen en zwemwateren. De Visie Klimaatadaptatie zal daarom explicieter moeten verwijzen naar de Visie Stadswater. 2. Als het gaat om de relevante plannen van partners: hier verbaast het me dat het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van de waterschappen niet genoemd wordt. Het ontwerpprogramma van De Stichtse Rijnlanden ligt momenteel – tot 13 september – ter visie en dat van Amstel, Gooi & Vecht vast ook rond diezelfde tijd. Beide programma's gaan voor een groot deel ook over klimaatadaptatie en het stedelijk water en zijn voor de gemeente bijzonder relevant. Ook verbaast het me dat de rol van het drinkwaterbedrijf als relevante partner niet genoemd wordt, in verband met de noodzaak om zuiniger om te gaan met ons drinkwater en de bescherming van ons grondwatersysteem.	Het klopt dat de links niet werkten, excuses daarvoor. In de nieuwe versie is dit verholpen. 1. U heeft gelijk dat de Visie Stadswater ontbreekt bij het overzicht met beleidsstukken die raken aan de Visie Klimaatadaptatie. We hebben deze daarom alsnog opgenomen in hoofdstuk 1.2. 2. Wij onderschrijven het belang van een goede samenwerking tussen de partners. Wij kiezen ervoor om in de Visie alleen te verwijzen naar stukken van de gemeente zelf of waar wij een bijdrage aan hebben geleverd. De noodzaak van zuiniger omgaan met drinkwater en bescherming van grondwatersysteem in relatie tot het drinkwaterbedrijf is opgenomen in waterproof030 en zodoende is Vitens ook een partner, maar beschrijven wij niet separaat in de visie.

	3. Mooi dat communicatie veel aandacht krijgt. Helaas overheerst daarin nog een beetje het beleren en informeren. Er zijn echter ook veel bewoners, ondernemers en organisaties al actief en soms ook heel deskundig. En in elk geval heel gemotiveerd om de handen uit de mouwen te steken voor een groene, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Is het dan niet ook logisch om uit te spreken dat je dit als gemeente wilt stimuleren en zo nodig verder faciliteren? In elk geval dankbaar gebruik van maken. 4. Tenslotte mis ik in de financiële paragraaf nog de (maatschappelijke) baten en aanvullende doelen die meerwaarde geven, als criterium bij de financiële afweging. Kunnen deze nog worden toegevoegd?	3. Het klopt dat wij graag de inwoners informeren, omdat wij zien dat de bewustzijn op klimaatadaptatie nog niet voldoende is bij alle inwoners. Wij zijn het eens met stimuleren van initiatieven van actieve inwoners, ondernemers en organisatie. Dit nemen wij mee in de uitvoering. 4. Wij zijn het met u eens dat ook andere (maatschappelijke) baten een rol spelen in de financiële afweging. Wij benoemen deze baten in hoofdstuk van de visie met de kanttekening dat het nog lastig om deze te kwantificeren.
21	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
22	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
23	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
24	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
25	Allereerst willen we de gemeente feliciteren met de totstandkoming van de Visie Klimaatadaptatie. Vanuit de Meet Je Stad community van Milieucentrum Utrecht hebben we vanaf de zijlijn gemerkt dat het proces veeleisend was en langer duurde dan verwacht. We kunnen ons dat voorstellen want de gevolgen van klimaatverandering zijn ingrijpend en strekken zich uit over vele beleidsterreinen. De schade door extreme hoosbuien kan aanzienlijk oplopen. De gevolgen van aanhoudende hitte in de stad zijn nu al te merken. Woningen zijn er vaak niet op ingericht. Ook vanuit de deelnemers aan het Meet Je Stad Utrecht project krijgen we feedback over ervaren hittestress binnenshuis, zoals slaapproblemen. Klimaatverandering sluipt onze levens binnen, is nu al voelbaar. Voor veel stadsbewoners is de voor de hand liggende maatregel de installatie van een airco. Een korte termijn oplossing die klimaatverandering juist in de hand werkt. Hoe gaat de gemeente daar mee om? Dat is misschien ook een kritische noot bij de Klimaatadaptatie Visie. Op een bepaalde manier lijkt het stuk een zekere rust uit te stralen. De noodzaak van klimaatadaptatie wordt stevig onderbouwd maar tegelijk lijkt het jaar 2050 nog ver weg. Het gaat over de kans op overstromingen van eens in de 100 jaar en kaarten laten zien hoe zeldzame gebeurtenissen de stad veranderen. Een schril contrast met de actualiteit van dit moment. In de inspraakperiode alleen al regent het extreme situaties om de stad heen. Een vroege hittegolf, een valwind die enorme schade en schrik veroorzaakt in Leersum, overstromingen die in Duitsland en België vele doden eisen ten gevolge van extreme hoosbuien en tot evacuaties leiden in Limburg en ga zo maar door. De extreme weersomstandigheden van de afgelopen tijd maakt pijnlijk duidelijk dat de stad Utrecht nu of in de nabije toekomst al door extreem weer getroffen kan worden. Wat de vraag oproept of de gemeente daar nu al klaar voor staat. Welke meest kwetsbare gebieden in de stad worden het eerst aangepakt? Hoe voorkom je dat kwetsbare stadsbewoners nu al ziek worden van hittestress? Wat zijn de gevolgen als een valwind de stad Utrecht treft? Heeft de gemeente Utrecht daar een scenario voor klaar liggen?	Wij zijn het eens dat airco’s geen oplossing zijn voor hittestress voorkomen. In hoofdstuk 1 geven wij hier uitgebreid antwoord op hoe we hier mee omgaan. We hebben de prioriteiten op kaart gezet en de volgende stap wordt kijken welke eerste aan te pakken, dit valt samen met projecten van andere programma’s, want we willen zoveel mogelijk meekoppelen. Om te voorkomen dat huidige inwoners ziek worden hebben we een lokaal hitteplan

	Met het burgerwetenschap project Meet Je Stad Utrecht verzamelen wij sinds 2019 veel data over klimaat en creëren we bewustzijn voor klimaatverandering. Wij bouwen een lerende community van stadsbewoners op met een netwerk van meetstations in groene en versteende stadsbuurten en streven naar een ring van meetpunten om de stad heen waarmee we het stedelijk hitte-eiland effect kunnen bestuderen. Het is goed dat dit project ook diverse keren wordt genoemd in de Visie Klimaatadaptatie. Wij zijn blij met deze erkenning en willen in dit project nadrukkelijk samenwerken met de gemeentelijke organisatie. Graag zien wij daarom de gemeentelijke bijdrage aan dit project gecontinueerd. Ondersteuning van dit project draagt bij aan de bewustwording over klimaatverandering en het belang van klimaatadaptatie in de stad. Zo kunnen wij samen optrekken om de invloed van groene daken, schaduwrijke bomen en waterpartijen zichtbaar te maken. In de Visie wordt benoemd dat de gemeente maar zeggenschap heeft over 40 procent van de ruimte in de stad. Er wordt veel verwacht van particulieren die hun tegeltuin opbreken en groen aanplanten. Een prima zaak die ook de biodiversiteit en leefbaarheid in de stad vergroten. De uitdaging is om dit ook bij de bewoners van de stad in beeld en tussen de oren te krijgen. En om hen handelingsperspectief te bieden. Het Milieucentrum heeft hierover het afgelopen jaar in samenwerking met diverse partners online bijeenkomsten georganiseerd onder de titel ‘Jouw tuin klimaatproof’ waar veel interesse voor was. Wij zijn benieuwd naar de ambitie van de gemeente op het gebied van vergroening van particulier bezit. Daarbij gaat het niet alleen om tuinen, maar ook om vergroening van grote bedrijventerreinen. Daarnaast is het van belang om bewoners enthousiast te maken om samen zelf het initiatief te nemen om hun tuin en hun omgeving te vergroenen. Utrecht Natuurlijk en het Milieucentrum Utrecht nemen thans gezamenlijk, mede op uitnodiging van de gemeente, het initiatief tot een platform van groene zelfbeheerders. Het is van groot belang dat de gemeente in aansluiting op het uitgangspunt van “groen tenzij” de zelforganisatie van bewoners om te komen tot een gewaardeerde groene leefomgeving -in welke vorm ook- actief en blijvend ondersteunt. Het is in de praktijk van co-creatie, bouwend op bewustzijn, kennis en handelingsperspectief van bewoners dat klimaatadaptatie het krachtigst kan worden verankerd. Tenslotte vragen wij aandacht voor de link tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Het lijken soms twee verschillende werelden maar ze hebben alles met elkaar te maken. Het is fijn dat er koele plekken worden gecreëerd in de nabijheid van je huis maar waar moet je ’s nachts naar toe? De inrichting van de woning en de mate van isolatie, zijn bepalend voor een gezonde nachtrust tijdens hitteperiodes. Zonnepanelen op een groen dak gaan klimaatverandering tegen en dragen bij aan een aangenamer leefklimaat in de stad. Twee vliegen in één klap. Nu extreme weersomstandigheden steeds dichterbij komen is dit het moment om serieus met stadsbewoners samen te werken, om klimaatverandering tegen te gaan en tevens die tegels te wippen!	ontwikkeld. Hier hebben we al mee proefgedraaid en wordt dit jaar nog vastgesteld. Voor het voorkomen van schade bij valwinden is geen scenario, maar de crisisorganisatie van de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht is voorbereid op de (gevolgen van) een veelheid van scenario’s. Extreem weer is opgenomen in het risicoprofiel van de veiligheidsregio en krijgt zodoende extra aandacht in de preparatie van de crisisorganisatie. Wij willen graag groene tuinen met weinig verharding. In de visie geven we aan dat we dit willen stimuleren. Via onze bewustwordingscampagne Waterproof030 hebben we hier al acties op ondernomen, zoals deelname aan het NK Tegelwippen. De bedrijventerreinen zijn opgenomen als prioriteitsgebieden, omdat hier veel verharding en hittestress is. In ons netwerk Water en Klimaat en het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) is de aanpak van bedrijventerreinen als project opgenomen. Wij sluiten als gemeente hierbij aan. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
26	"klimaatadaptatie"	Zie reactie 3

	Het is beschamend hoe naïef dit is. Dweilen met de kraan open en die kraan gaat steeds harder. Eerst die kraan dichtdraaien!! Zolang de toename van co2 (en andere broeikasgassen) niet tijdig gestopt wordt, heeft het NUL zin om over adaptatie te praten. KEIHARDE MAATREGELEN NU! De verwachting is dat rond 2050 er 1 billion klimaatvluchtelingen zullen zijn! Waar zijn de plannen om die op te vangen? De verwachting is dat het water de komende 20 jaar 15meter stijgt! Maar utrecht kan het niks schelen want de binnenstad ligt hoog genoeg. De verwachting is dat aan het eind van de eeuw het iq 15 punten daalt door een teveel aan CO2 en dus een tekort aan zuurstof in de lucht! Prioriteit nummer 1 is de klimaat hell die iedereen te wachten staat te beperken. dus niet aan komen zetten met wat extra plantsoen. en ja ik ben boos en verdrietig. en ja ik voel me machteloos als burger. Ik begrijp dat deze klimaatadaptatie van bovenaf komt. maar het is tijd om de bal terug te gooien en ze daarboven te vertellen dat ze met iets beters moeten komen. Zelfs als we slechts 1.5°C stijgen is deze adaptatie onzin. Wat ik graag zou willen zien: - Alle niet-elektrische personenauto's en motoren verbieden! - Subsidies op zuivel en vlees en vis-industrie afschaffen. In plaats daarvan een klimaatbelasting op zuivel en vlees. Zuivel en vlees zijn bovendien kankerverwekkender dan tabak. - Klimaatbelasting op vliegverkeer. - tja, eigenlijk alles wat een broeikasgas produceert belasten. - Eerlijke voorlichting! te beginnen met alle politici. De klimaatcrisis is niet van korte duur. als we NU niet alles inzetten, kan het nog duizenden jaren duren voor de planeet weer leefbaar wordt.	

3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering

Visie Water en Riolering

Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Water en Riolering van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is belangrijk dat het watersysteem niet alleen vanuit de technische insteek wordt benaderd en dat de opgaven en aanpak in samenhang met de vele andere ruimtelijke en stedelijke thema's worden bekeken. In samenwerking met iedereen die een rol heeft, kan of zou moeten hebben. Alleen dan is het mogelijk om echt toekomstbestendige oplossingen te realiseren. 1. Een belangrijke ambitie is het sluiten van kringlopen en terugwinnen/hergebruiken van grondstoffen. Wat ik echter lees op pag 25 heeft me erg verontrust. Daar staat dat afgelopen jaren de meeste bagger uit Utrechtse watergangen is gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse Plas bij Groenekan. Ik vraag me af of de gemeente beseft wat deze niet-schone bagger daar – een natuurplas, in trek bij watervogels – teweeg brengt. Er blijken namelijk veel milieuvreemde stoffen in de toegepaste bagger te zitten, o.a. veel piepschuim. Dit komt daar vervolgens in grote hoeveelheden boven drijven, zoals te zien op onderstaande foto uit februari 2019. Met name de ontelbare piepschuim bolletjes in de oevers vormen een bedreiging, omdat het niet wordt afgebroken. Bekend is dat dieren (vogels) dit voor voedsel aanzien, waar het zich ophoopt in het lichaam. Pas na diverse meldingen van een verontruste bewoner uit De Bilt werd maart 2020 een schoonmaakactie uitgevoerd (2e foto). In de zomer van 2020 leidde het hoge nutriëntengehalte in de bodem vervolgens ook tot een explosie van blauwalg (3e foto). Het kan best zijn dat het allemaal binnen de normen valt en dat de bagger volgens de protocollen correct is gecontroleerd en aangeleverd, maar deze normen passen in elk geval totaal niet bij de doelen van een natuurplas! 20% milieuvreemde stoffen (in gewicht!) levert nooit Gezond Water op. Bent u het me me eens dat dit zeer ongewenst is, dat het niet past bij onze zorgplicht en bij de kringloopgedachte en dat het indruist tegen onze ambities/beleidsregels van een diervriendelijke en gezonde leefomgeving? En dat we hier dus ook niet kunnen spreken van een nuttige toepassing? Het lijkt me ook in strijd met het gemeentelijk beleid om de verspreiding van plastics in het milieu tegen te gaan. Vandaar mijn oproep of de gemeente in de visie als beleidskeuze kan	1. Wij delen uw mening dat bagger alleen hergebruikt kan worden als deze schoon is en voldoet aan de gestelde voorwaarden. Wij weten dat de bagger die wij hebben aangeleverd bij de Hoogekampseplas steeds is gekeurd en getoetst, voordat ze is hergebruikt om te verondiepen. Omdat wij als gemeente niet betrokken zijn geweest bij de verondieping zelf, kunnen wij niet beoordelen of dit de oorzaak is van de verontreiniging die u heeft waargenomen. U kunt hiervoor het beste navraag doen bij Natuurmonumenten, de beheerder van de plas. Wel hebben wij n.a.v. uw reactie bij de betreffende tekst in paragraaf 3.4 in de Visie toegevoegd dat bagger alleen hergebruikt kan worden, voor zover de bagger voldoet aan de criteria voor hergebruik.

	toevoegen dat voor het nuttig inzetten van baggerspecie striktere normen/toepassingscriteria worden uitgewerkt, passend bij de bestemming, in lijn met de eigen waterkwaliteitsdoelen en duurzaamheidsambities. En/of als voorwaarde op te nemen dat de plastics en andere probleemstoffen/verontreinigingen eruit gefilterd worden, vóórdat ze worden aangeboden als herbruikbare bagger.	
2.	Wat ik in de beschrijving van het oppervlaktewatersysteem nog mis is de opmerking dat de (lokale) waterkwaliteit ook beïnvloed wordt door de aanwezigheid van water- en oeverplanten (en de variatie daarin). Ook allerlei waterdieren hebben invloed op de waterkwaliteit. Flora en fauna is dus niet alleen afhankelijk van de waterkwaliteit, maar ook een sturingsfactor. In combinatie met een natuurvriendelijke inrichting. Dit blijft ook onderbelicht in 3.6 Gezonde Waterkwaliteit (pag 25-26). Het is in mijn ogen een extra argument voor het versterken van de biodiversiteit in en langs het water. Oorzaak-gevolg en vice versa. Kan dit punt worden toegevoegd?	2. In paragraaf 5.4 beschrijven we het onderdeel ambitie de factoren die invloed hebben op de waterkwaliteit. Hier noemen we nadrukkelijk ook de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna. Wij vinden dit voldoende. Behalve de aanpassing die we hebben doorgevoerd n.a.v. uw derde opmerking, hebben we de tekst in paragraaf 3.6 daarom op dit punt niet aangepast.
3.	Tevens mis ik hier de notie dat niet alle planten en dieren een goede uitwerking hebben, omdat sommige soorten de neiging hebben andere weg te concurreren of ziekten, plagen en/of schade veroorzaken. En dat het daarom belangrijk is om te zorgen voor een goede variatie planten en dieren die elkaar in evenwicht houden. Naast de Utrechtse soortenlijst zou daarom ook een lijst toegevoegd moeten zijn van de probleemsoorten. Kan zo'n lijst er komen, met inbegrip van de omstandigheden waaronder ze gedijen, de schade die ze veroorzaken en de aanpak om ze in te dammen/de schade te minimaliseren? Ofwel een verwijzing waar dit is terug te vinden?	3. U heeft gelijk dat dit onderwerp ontbreekt in de visie. Wij hebben daarom in paragraaf 3.6 na de beschrijving van de Utrechtse soortenlijst de volgende alinea toegevoegd: "Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasie exoten te bestrijden".
4.	Extra aandacht wil ik vragen voor een goede borging van de ecologische doelen en ambities in de (dagelijkse) uitvoering van het beheer en onderhoud., zowel als het gaat om de eigen diensten als om uitbestede werkzaamheden. Er zijn teveel negatieve voorbeelden dat het niet afdoende is om beleidsregels en afspraken op papier te zetten. Wordt dit in het Programma verder uitgewerkt? Zodat het per ongeluk afmaaien of verwijderen van met zorg ontwikkelde natuur wordt voorkomen/geminimaliseerd? Zowel projectleiding als ook op de werkvloer moet men weten wat wel/niet de bedoeling is.	4. In paragraaf 5.4 bij het onderdeel strategie beschrijven wij de belangrijkste keuzes die we maken bij het beheer en onderhoud om de belangen voor de ecologie te borgen. Wij vinden dat we dit onderwerp hiermee voldoende behandeld hebben. Voor een uitgebreidere beschrijving verwijzen wij u naar de gedragscode flora en faunawet van de gemeente Utrecht op de website met het gemeentelijke groenbeleid.
5.	pag 39 n.a.v. het 1e beleidskaderpunt onder beleidskeuze 7: Is het wel reëel om te beloven dat bij buien met een intensiteit die gemiddeld 1x per jaar optreden, totaal geen water op het straatoppervlak blijft staan? Gaat het er niet meer om in welke mate en hoe lang water op straat acceptabel is? Af en toe een plasje, of een nat geultje tegen de stoeprand of in het midden van de weg, is toch niet zo erg? Is het niet wat overdreven (en kostbaar) als we bij 1x per jaar de grens leggen?	5. In de Visie hebben wij bij beleidskeuze 7 aangegeven dat wij ons inspannen om de door u beschreven doelstelling te halen. Dit is wat anders dan dat wij beloven dat dit ook altijd lukt, oftewel een resultaatsverplichting. Zoals u terecht stelt kunnen wij dit niet beloven. Vandaar dat wij onze doelstelling nadrukkelijk beschrijven als een inspanningsverplichting om onze riolering en wegverharding op dit niveau te krijgen. Wij hebben de tekst in de Visie niet aangepast.

	6. In hoeverre biedt de Visie Water en Riolering de ruimte dat ook bewoners/collectieven die niet direct aangrenzend eigenaar zijn een rol kunnen spelen in het beheer/onderhoud van bv natuurvriendelijke oevers/vegetatie-eilanden/objecten t.b.v. flora en fauna? Kan hiervoor in 5.4.4 een punt worden toegevoegd? Is de Visie Water en Riolering vervolgens wellicht een logische plek om aan te geven hoe de gemeente wil stimuleren/ondersteuning bieden aan bewoners/initiatiefnemers die zelf met voorstellen komen om het watersysteem in de openbare ruimte komen te verbeteren? Of is het de bedoeling om dit in één van de andere visies/programma's aan de orde te stellen? In dat geval hoor ik graag waar ik dat kan terug vinden.	6. Wij delen uw mening dat dit punt nu ontbreekt. Daarom hebben we in paragraaf 5.4.4 de volgende tekst toegevoegd: "Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren".
	7. tenslotte nog een paar opmerkingen bij de kaarten: - Ambitiekaart oppervlaktewaterkwaliteit (pag 69): klopt het dat er geen enkele watergang als doel 'natuurlijk' heeft gekregen? Zo ja, heeft echt geen enkel water die potentie? En waarom ontbreekt landgoed Amelisweerd op de kaart? Welke doelen hebben de watergangen daar? - Kunnen ook de namen van de watergangen op de kaarten worden ingevoegd (niet alleen de straatnamen ernaast)? Verder is het vreemd dat de enige naam die erin staat verkeerd is: namelijk in de Oude Gracht staat Vecht.	7. Het klopt dat geen enkele watergang als doel "natuurlijk" heeft gekregen. Samen met Hoogeheemraadschap De Stichtse Rijnlanden achten wij dit momenteel niet haalbaar. Een verwijzing naar de onderbouwing van de ambities hebben wij toegevoegd bij de online versie van de kaart. Landgoed Amelisweerd ligt grotendeels in de gemeente Bunnik en is daarom buiten beschouwing gebleven. De namen van de watergangen zijn onderdeel van de achtergrondkaart. Deze kunnen wij niet aanpassen waardoor helaas in de Oude Gracht de naam Vecht staat.

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimtet.a.v. inspraak visie klimaatadaptatie
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum	Contactpersoon	Telefoonnummer
23 juli 2021	Marcel Wijstma	+3130 634 5897
Uw brief d.d.	**Uw kenmerk**	**Ons kenmerk**
		1796114
Onderwerp		**Bijlage(n)**
Reactie visie klimaatadaptatie		

Geachte [redacted]

Op 17 juni hebben wij van u het eindconcept van de visie Klimaatadaptatie van gemeente Utrecht ontvangen. In deze brief ontvangt u onze reactie op deze visie. Onze reactie op de water- en rioleringsvisie staat in de brief met kenmerk 1795622.

Onze conclusie
Speerpunt in de visie klimaatadaptatie zijn de maatregelen die nodig zijn om Utrecht voor te bereiden op de gevolgen van extreem weer door klimaatverandering: hitte, droogte, wateroverlast en overstroming. Zowel vanuit de waterketen als vanuit de opgaven rondom klimaatadaptatie juichen wij deze ontwikkeling van harte toe. Hiermee worden de juiste accenten in de visie gelegd voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving.

Onze opmerkingen
Tijdens het overleg op 5 juli jl. hebben wij een aantal punten aangeven waarop de visie nog verheldering of aanvulling behoeft. Deze zijn opgenomen in uw gespreksverslag, die als reactie kan worden beschouwd. Hieronder geven wij een korte samenvatting van de belangrijkste punten.

1. <u>Doelstelling 90% neerslag vasthouden</u>

U geeft aan 90% van de jaarlijkse neerslag te willen vasthouden op de plek waar deze valt. Hier wordt nog niet gekwantificeerd hoeveel mm neerslag moet worden vastgehouden bij nieuwbouw en herstructurering. In navolging van de leidraad klimaatadaptief bouwen van de Provincie Utrecht, die recent is opgesteld, zouden wij graag concrete ambities in mm in de visie benoemd willen zien. Hierbij vragen wij een minimale ondergrens 15mm bij herstructurering, 45 mm bij nieuwbouw) en een ambitie (40mm-70 mm) te formuleren.

2. <u>Waterkwaliteit</u>

Voor waterkwaliteit zijn geen duidelijke doelstellingen opgenomen in de visie. Met het veranderende klimaat zien wij een belangrijke opgave om de waterkwaliteit in de toekomst te borgen en te verbeteren. In de water en rioleringsvisie worden hier wel uitspraken over gedaan, wij stellen voor deze in deze visie over te nemen.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

3. Zwemwater

De ambitie voor gezond zwemwater steunen wij van harte, maar de omschrijving van de doelstelling in paragraaf 4.2 zou iets anders geformuleerd dienen te worden. Bacteriologisch kunnen we dit op dit moment de classificatie zwemwater niet garanderen. Van belang is het goed communiceren richting inwoners waar er wel en niet zonder grote risico's kan worden gezwommen.

4. Gevolgenbeperking

Bij het voorkomen van (de gevolgen van) overstromingen missen wij bij meerlaagse veiligheid de uitwerking van de zogenoemde laag 2: gevolgen van overstromingen beperken door bijvoorbeeld ruimtelijke inrichting. Wij zouden in deze visie hier graag een ambitie/doelstelling over opgenomen zien.

5. Klimaatadaptatieparagraaf

Bij de klimaatadaptatieparagraaf is de rol van HDSR niet benoemd, terwijl wij als waterbeheerder een groot belang hebben. We worden bij dit proces graag benoemd, inclusief onze rol.

Tot slot

Wij kijken uit naar de verdere samenwerking tussen de gemeente en het waterschap in het klimaatadaptief en waterrobuust maken van uw gemeente. Wanneer de visie klimaatadaptatie is vastgesteld door de gemeenteraad ontvangen wij graag een (digitale) versie hiervan.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer M. Wijstma. Hij is bereikbaar op telefoonnummer (030) 634 5897 of per e-mail, marcel.wijstma@hdsr.nl

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

Mevrouw E. van Grol
Directeur Sterke Lekdijk(HWBP) en Manager Ontwikkeling, Strategie en Advies

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

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
t.a.v. Dhr. M. Wijstma
Postbus 550
3990 GJ HOUTEN

Behandeld door	M. Linckens	**Datum**	2 november 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64254	**Ons zaaknummer**	9322422
E-mail	m.linckens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Klimaatadaptatie		
Uw kenmerk	1796114	**Verzonden**	
Uw brief van	23 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw conclusie dat naar uw mening vanuit de waterketen als vanuit de opgave klimaatadaptatie de juiste accenten in de visie zijn gelegd voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

1. Doelstelling 90% neerslag vasthouden
   U geeft aan dat niet wordt gekwantificeerd hoeveel mm neerslag moet worden vastgehouden bij nieuwbouw en herstructurering. In navolging van de leidraad klimaatadaptief bouwen van de Provincie Utrecht zien jullie graag concrete ambities in mm, met een minimale ondergrens van 15 mm bij herstructurering, 45 mm bij nieuwbouw en een ambitie (40 mm-70 mm) te formuleren.
   Wij hebben als basis de doelstelling 90% neerslag vasthouden en deze is leidend. Wij hebben het volgende aangepast en toegevoegd:

   Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

   De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een

vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.

2. Waterkwaliteit
   U geeft aan dat in de visie geen duidelijk doelen op waterkwaliteit zijn opgenomen en in de Visie Water en Riolering wel en stellen voor dit over te nemen in de Visie Klimaatadaptatie.
   Wij nemen uw voorstel over en daarnaast hebben we nog in paragraaf 2.1.5 de kwetsbaarheden van de waterkwaliteit opgenomen en maatregelen in paragraaf 4.2.

3. Zwemwater
   U geeft aan dat de ambitie op zwemwater anders moet worden geformuleerd, omdat bacteriologisch de classificatie zwemwater niet kan worden gegarandeerd. Het is van belang dit goed te communiceren naar inwoners over risico's waar wel en niet kan worden gezwommen.
   Wij nemen deze formulering over in de Visie Klimaatadaptatie.

4. Gevolgenbeperking
   U geeft aan dat bij het voorkomen van overstromingen de uitwerking van de zogenoemde laag 2: gevolgen beperken door bijvoorbeeld ruimtelijk inrichting van de meerlaagse veiligheid te missen. En zien graag dat de ambitie/doelstelling wordt overgenomen.
   Wij nemen dit punt over en hebben paragrafen 4.2 en 4.4 hierop aangevuld.

5. Klimaatadaptatieparagraaf
   U geeft aan dat bij het opstellen van de klimaatadaptatieparagraaf, HDSR en de bijbehorende rol niet wordt benoemd en dit wel graag ziet.
   Wij hebben HDSR en uw rol in paragraaf 4.4 benoemd.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten, zoals u zelf aangeeft, graag onze samenwerking met u voort om de ambities op klimaatadaptatie waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Overleg Visies klimaatadaptatie en Water en Riolering HDSR en GU	**Verslag door**	Marit Linckens
Datum	5 juli 2021	**Datum verslag**	20 juli 2021
Tijdstip	14.00 - 15.00 uur		
Plaats	Teams		
Bijlagen			

Deelnemers

Marcel Wijstma (HDSR), Nico Admiraal (HDSR), Sita Vulto (HDSR), Dries Schuwer (HDSR), Erwin Rebergen (GU), Joram van der Schans (GU) en Marit Linckens (GU)

Verslag

Complimenten, het is leesbaar, concreet en ambitieus.

Tekstuele opmerkingen volgen via de mail.

Proces en planning van de beide visies besproken. Bevindingen verdeeld per visie en onderverdeling met kopjes gemaakt.

Visie Klimaatadaptatie

Waterkwaliteit

Waterkwaliteit is niet duidelijk opgenomen in de visie, wordt wel in de visie water en riolering genoemd. Zou net zoals biodiversiteit apart kunnen worden benoemd of bij biodiversiteit de kwetsbaarheden opnemen.

Zwemwater

De ambitie gezond zwemwater willen we graag, maar is het wel haalbaar? In paragraaf 4.2 wordt dit niet op de juiste manier beschreven. Bacteriologisch kunnen we dit niet waarmaken/controleren. Wat we hier wel op kunnen doen is communiceren richting inwoners en dus op communicatie inzetten. Optie is in tekst opnemen dat er zonder grote risico's kan worden gezwommen.

Doelstelling 90% neerslag vasthouden

De concrete millimeters worden gemist, dus de minimaal 15 mm voor herstructurering. In de klimaatadaptieve bouwafspraken van de provincie is het wel in millimeters opgeschreven. Daardoor ontbreekt het haakje. Streven is 45 mm. In de visie water en riolering wordt het wel concreet benoemd. De ambitie van 70 mm wordt niet genoemd (wel in klimaatadaptatieve bouwafspraken) en is dit op te nemen in de visie of zoals Nieuwegein in centrum doet minimaal 20 mm en ambitie op 45 mm?

Reactie GU: 45 mm voor binnenstedelijk is erg hoog en moeilijk haalbaar.

Gevolgenbeperking
Bij meerlaagsveiligheid ontbreekt laag 2: gevolgen van overstromingen beperken door bijvoorbeeld ruimtelijke inrichting. Voor nieuwbouw geldt dit en wordt nu niet benoemd.

Klimaatadaptatieparagraaf
Bij de klimaatadaptatieparagraaf wordt HDSR niet benoemd, we worden bij dit proces graag benoemd inclusief rol.

Prioriteiten
In paragraaf 3.3 prioriteiten wordt voornamelijk reactief beschreven terwijl je in eerste instantie het wil voorkomen.
Reactie GU: het is beschreven als knelpunten en wat dan te doen. Het klopt dat je het in eerste instantie wil voorkomen, maar als de situatie zich voor doet, hoe prioriteer je hem dan. Zo is die bedoelt, maar komt niet zo over.

Visie Water en Riolering
Knip programma/visie
Hoe is de knip programma/visie? Wordt het programma ook nog gedeeld?
Reactie GU: programma wordt niet ter inzage gelegd, omdat het besluit bij het college ligt. Als het programma gereed is inclusief onderzoeksagenda wordt dit nog afgestemd met HDSR.

Foutieve aansluitingen
Hoort bij vervanging ook de foutieve aansluitingen en hoe gaat GU hier mee om? Aan de voorkant voorkomen?

Zuiveringsvisie
Hoe gaan we om met de RWZI Overvecht? Wat is de stip op de horizon. Voorstel om dit in de zuiveringsvisie op te nemen. Het is een RO-keuze en ook als zodanig opgenomen in de RSU. Financien en subsidie HDSR wordt in de zuiveringsvisie opgenomen. Er is ook een relatie met de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

Nieuwe sanitatie
Ontbreekt in visie, kan worden opgenomen in hoofdstuk circulariteit. Ook de rol van regio en HDSR hierin benoemen.

Re-linen
Re-linen wordt niet genoemd.
Reactie GU: dit is nog een discussie. Optie is om in programma een afwegingskader op te nemen.

Bergingsopgave
De bergingsopgave is nog een onderzoeksvraag.
Voor <20 mm geldt afvoer riool en is duidelijk
20-80 mm is de vraag: wat is de opgave? Hoe gaat GU dit behalen?
>80 mm is voor kwetsbaar en vitaal
Een andere onderzoeksvraag is de grondwaterstand. Wat is het handelingsperspectief? Dit samen met HDSR oppakken.

Afkoppelen afstromend HWA

Hoe om gaan met afgekoppeld afstromen hemelwater in relatie tot de waterkwaliteit? Nu wordt dit direct geloosd op oppervlaktewater. Welke maatregelen worden genomen? Schema Winnet kan hierbij helpen- te gebruiken als handvat.

Overig:
Richtlijnen herstructurering in klimaatadaptatieve bouwafspraken regio niet benoemt

Loodvrij vissen wordt niet genoemd
Reactie GU: hoort het wel in de visie water en riolering of past het beter in de watervisie?

Afvalwaterakkoord – nagaan of dit moet worden geactualiseerd en worden genoemd in visie water en riolering.

Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Overleg Visies klimaatadaptatie en Water en Riolering PU en GU	**Verslag door**	Marit Linckens
Datum	1 juli 2021	**Datum verslag**	13 juli 2021
Tijdstip	10.00 - 11.00 uur		
Plaats	Teams		
Bijlagen			

Deelnemers

Wietse Visser (PU), Erwin Rebergen (GU) en Marit Linckens (GU)

Verslag

Blij verrast met beide visies, vooral de mate van concreetheid, de keuze van financiering en de lange termijn. Dit kan een voorbeeld voor andere gemeente in de regio zijn. Het geeft mogelijkheden en kan helpen in de discussie.

De visie geeft aanknopingspunten waar we als gemeente en provincie kunnen samenwerken. In het verslag gaan we hierop in.

Een aandachtspunt is de prioritering. Waar zet je als eerste op in. Op groenarme wijken, sociale achterstand. Samenwerking met de woningcorporaties aangaan. Vanuit de provincie gaan we aan de slag met schoolpleinen en verzorgingstehuizen. Een idee is via een platform – crowdfunding. Hoe kan de gemeente hier samenwerken. Is dit ook een prioriteit van de gemeente.
Ook een idee voor samenwerking tussen gemeente en provincie is het opzetten van een datahub. Hier wordt samengewerkt met universiteit utrecht en RIVM gericht op gezondheid. Een voorbeeld is de snuffelfiets, waar je ook hitte mee kunt meten.

De rioolvervangingsopgave geeft goed weer dat dit samen kan met de klimaatadaptatieve bouwafspraken van de regio voor bestaande bouw. De visie water en riolering en de daarbij horende vervangingsopgave is de basis voor de ruimtelijke keuzes die gemaakt moeten worden.

Provincie Utrecht heeft met NMU een project opgezet waar voor groene daken een quickscan is opgezet. Is dit een middel om woningcorporaties meer toe te zetten om groene daken te gaan uitvoeren?

Cool region, een project waar de provincie bij betrokken is. De HKU heeft de opdracht: De forten van de waterlinie gebruiken voor klimaatadaptieve educatie en dit in samenhang met erfgoed.
Een mogelijkheid is ook pilot in Utrecht kan sportaccommodatie EDO zijn. Hoe kan je het water benutten en opvangen, maar ook gebruiken voor besproeien kunstgrasvelden? Bij Kampong is dit al gedaan. De thema's wateroverlast, hitte en sportaccommodaties komen hierin samen.

Memo

Aan
[redacted] - Gemeente Utrecht
[redacted] – Gemeente Utrecht

Datum
28 juli 2021

Contactpersoon
M.T. van Wijnen
Marvin.van.wijnen@waternet.nl

Doorkiesnummer
020-608 54 67

Mobiel nummer
[redacted]

Onderwerp
Reactie Visie Klimaatadaptatie Utrecht & Visie Water en Riolering Utrecht

Visie Water en Riolering Utrecht:
Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht met de visie Water en Riolering Utrecht. De visie geeft duidelijk de ambities en uitdagingen weer voor het thema water in de gemeente Utrecht.

Het waterschap Amstel Gooi en Vecht merkt op dat de visie Water en Riolering Utrecht afwijkt van de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht (vastgesteld op 16 juli). Voor wateroverlast is er de prestatie-eis van 50 mm neerslag verwerken (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) op eigen terrein of in het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af en zijn na maximaal 60 uur weer beschikbaar. De presentatie-eis opgesteld door de Provincie Utrecht ziet het Waterschap Amstel Gooi en Vecht dan ook als de uitwerking van de opgave voor het thema water:
“We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.”

Visie Klimaatadaptatie Utrecht:
Het waterschap Amstel Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht me de visie Klimaatadaptatie Utrecht. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werkt graag samen met de gemeente Utrecht aan de implementatie van de visie bij projecten en plannen.

Bij de uitwerking van de visie klimaatadaptatie ziet het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht. Hierin zijn al prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert de gemeente Utrecht om deze presentatie-eisen over te nemen voor de uitwerking van de visie Klimaatadaptatie.

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

Gemeente Utrecht

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Waternet
t.a.v. Dhr. M.T. van Wijnen
Postbus 94370
1090 GJ AMSTERDAM

Behandeld door	M. Linckens	**Datum**	2 november 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64254	**Ons zaaknummer**	9322422
E-mail	m.linckens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Klimaatadaptatie		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	28 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie en uw complimenten op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Hieronder gaan wij in op uw opmerking.

Afspraken Klimaatadaptief Bouwen" van de Provincie Utrecht
U ziet raakvlakken met de "Afspraken Klimaatadaptief Bouwen" van de Provincie Utrecht. Hierin zijn al prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. U adviseert de gemeente Utrecht om deze prestatie-eisen over te nemen in de visie Klimaatadaptatie.

Als gemeente zijn wij betrokken bij het opstellen van de 'Afspraken Klimaatadaptief Bouwen'. Op dit moment zijn wij bezig na te gaan wat de afspraken betekenen voor de gemeente Utrecht. Wij hebben besloten om het convenant nu nog niet te ondertekenen, maar eerst onze lokale ambitie en doelstellingen in de Visie Klimaatadaptatie bestuurlijk te laten vaststellen. Vervolgens zullen wij besluiten of wij het convenant met 'Afspraken Klimaatadaptief Bouwen' ondertekenen en in hoeverre wij de hierin opgenomen afspraken overnemen in onze lokale regelgeving.

U geeft aan graag verder samen te werken aan de implementatie van de visie bij projecten en plannen. Wij gaan graag een samenwerking hierin aan. Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak Visie klimaatadaptatie
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Arthur van Schendelstraat 600
3511 MJ Utrecht
030 2567 350
Info@nmu.nl
www.nmu.nl

Utrecht, 29 juli 2021
Kenmerk: 2021/13
Betreft: Inspraak Conceptvisie klimaatadaptatie

Geachte heer/mevrouw,

Hartelijk dank voor de mogelijkheid in te spreken op de Conceptvisie klimaatadaptatie.
In deze inspraakreactie reageren we op de conceptvisie. We sluiten af met een paar handreikingen hoe wij als maatschappelijke organisatie zouden kunnen en willen bijdragen aan deze visie.

Opmerkingen op de Conceptvisie klimaatadaptatie
De afgelopen drie droge en hete zomers (2018-2020) en de recente heftige overstromingen en wateroverlast op diverse plekken in ons land (2021), laten zien hoe kwetsbaar we zijn voor de gevolgen van klimaatverandering en leggen de urgentie bloot om onze leefomgeving hierop aan te passen. We zijn daarom blij dat de gemeente Utrecht een ambitieuze Conceptvisie klimaatadaptatie heeft opgesteld. Die hoge ambities onderschrijven wij volledig.

We vinden het positief dat de gemeente heel nadrukkelijk kiest voor het vergroenen van de stad en het vergroten van de sponswerking van de stad, en niet alleen voor rioolvervanging. Vergroening draagt ook bij aan andere belangrijke opgaven, zoals gezondheid, welzijn, recreatie, leefbaarheid en biodiversiteit. Een groene stad is een stad waar mensen fijn kunnen wonen en verblijven, groen geeft de stad en haar inwoners ademruimte.

We constateren dat acties om samen met inwoners aan klimaatadaptatie te werken, uitvoerig zijn beschreven in de visie. Dit is belangrijk, de gemeente kan het niet alleen, ook inwoners en andere gebruikers van de stad hebben een verantwoordelijkheid en spelen een belangrijke rol. Het is goed dat de gemeente daar zo nadrukkelijk op in gaat in de conceptvisie.

We vinden het ook positief dat er veel aandacht is voor groen en verkoeling in de stad op de belangrijke wandel- én fietsroutes. Dat maakt wandelen en fietsen, modaliteiten die ook de gemeente graag terug ziet in de stad, een stuk aangenamer.

Wij worden gesteund door NATIONALE POSTCODE LOTERIJ
CBF ERKEND GOED DOEL

We noemen ook graag nog een paar belangrijke aandachtspunten bij de Conceptvisie klimaatadaptatie. In het bijzonder vragen we aandacht voor de volgende punten.

- *Concrete uitwerking van ambities mist nog*
  De ambities zijn (terecht) erg hoog. Dat vinden we, zoals gezegd, positief. Maar de paragraaf 'Wat gaan we doen' (paragraaf 4.2) vinden we nog weinig uitwerking geven om daadwerkelijk invulling te geven aan deze ambities. We snappen dat het een visie betreft, maar de paragraaf bevat vooral veel herhaling van de aanpak die daarvoor al is geschetst en mist eigenlijk de concretere uitwerking daarvan. Dit is eigenlijk ons grootste zorgpunt bij de Conceptvisie, omdat zonder concrete uitwerking in maatregelen, tussendoelen en planning, het maar de vraag is of ambities wel haalbaar zijn en wat gedaan gaat worden om ze te halen.

- *Monitoring is lastig zonden tussendoelen*
  De gemeente geeft aan in 2024 te kijken hoe het gaat met de maatregelen en of de gemeente op schema zit. In het verlengde van ons vorige punt, het is lastig monitoren zonder concrete tussendoelen. Wij vragen de gemeente aan het begin van het traject tussendoelen te communiceren en ook aan te geven wat gemeente gaat doen indien de planning niet gehaald wordt. Wordt er dan extra capaciteit en middelen vrijgemaakt? Hoe wordt er bijgestuurd?

- *Klimaatbestendig maken openbare ruimte met groen*
  Op pagina 43 staat dat 45-50% van de openbare ruimte klimaatbestendig kan worden met rioolvervanging. Hoe moeten we dit percentage lezen in relatie tot de juist grote ambitie van de gemeente om voor vergroening te gaan en niet (alleen) voor rioolvervanging? Dit leest als een ondermijning van de eigen ambitie van de gemeente om juist in te zetten op de sponswerking van de stad.

- *Koele verblijfsplekken belangrijker dan slechts koele plekken*
  We vragen aandacht om niet alleen koele plekken in de stad te creëren, maar vooral koele verblijfsplekken, plekken die mensen ook graag gebruiken of waar ze graag verblijven, waar bankjes zijn, waar schaduw is, waar het rustig is of juist vermaak te vinden is en waar voldoende ruimte is. Het zou goed zijn als de gemeente dit opneemt in haar definitie van een koele plek, naast dat een koele plek ten minste 200 m^2 moet zijn.

- *Afstand tot het groen*
  De kaart op pagina 25 laat zien dat de stad nog best een grote opgave heeft om te zorgen dat iedereen binnen een afstand van 200 meter tot een groene plek woont. De plekken die op de kaart op pagina 25 nog niet op niveau zijn, komen niet allemaal als zodanig terug op de prioriteitenkaart op pagina 35 en 36, terwijl de gemeente in de conceptvisie aangeeft dat nabijheid tot groen wel onder de prioriteiten valt. Op basis daarvan zou je verwachten dat de prioriteitenkaart op pagina 35 en 36 een stuk uitgebreider zou zijn.

- *Grote nieuwbouwopgave vraagt om juiste aanpak*
  De (nieuw)bouwopgave in de gemeente Utrecht is groot. Woningen worden gemiddeld gebouwd voor ongeveer 100 jaar (tegenwoordig zelf langer). Dat betekent dat alle woningen die nu gebouwd worden of waar nu plannen voor worden gemaakt, meteen voldoende klimaatbestendig gebouwd dienen te worden. Op pagina 48 schetst de gemeente hoe ze dit gaat verplichten of afdwingen bij andere partijen. Hier moet de gemeente wat ons betreft bovenop zitten, om te zorgen dat er voldaan wordt aan de hoge

ambities van de gemeente en hier niet van afgeweken wordt. Vrijblijvendheid lijkt ons hier niet op zijn plaats, gezien de grote opgaven waar we voor staan en de enorme bouwopgave die de gemeente wil faciliteren.

- *Gebruik van airco-installaties moet ontmoedigd worden*
  De gemeente concludeert terecht dat koelen met airco-installaties niet de wenselijke manier is om voor verkoeling in gebouwen te zorgen, omdat deze energie gebruiken, geluid maken en hun warmte aan de buitenlucht afgeven, wat het probleem alleen maar groter maakt. Ter vergelijking: een groen dak kan in de ruimte onder het groene dak een temperatuurverlaging opleveren van wel 4 ºC. Om dezelfde temperatuurverlaging te bereiken door middel van een airco-installatie, kost veel stroom (en dus stroomkosten).
  We vragen daarom de gemeente om voor verkoeling en het voorkomen van hittestress in gebouwen een voorkeursvolgorde van maatregelen te hanteren, waarbij airco-installaties op de laatste plaats komen. Daarnaast vragen we de gemeente met subsidies voor (goede) groene gevels en daken en misschien wel voor andere verkoelende maatregelen zoals zonwering, te voorkomen dat mensen te snel tot plaatsing van een airco-installatie overgaan.
  Bij airco-installaties die vergunningplichtig zijn, bijvoorbeeld omdat het volume of het aanzicht van het gebouw verandert, zouden we graag zien dat de gemeente eerst vraagt welke andere maatregelen er al zijn genomen ter voorkoming van hittestress (zonwering, schaduw, groen dak/gevel etc) om het gebruik van een airco-installatie te ontmoedigen en de aanvrager om een zekere bewijslast te vragen.

- *Zoek de samenwerking op*
  Het is belangrijk dat de gemeente in voldoende mate de samenwerking opzoekt met andere partijen, zoals projectontwikkelaars en bouwers, zie hierboven, maar bijvoorbeeld ook met woningcorporaties. Ruim 30% van de woningen in de stad Utrecht is corporatiebezit. Dit betreft niet zelden woningen die verouderd zijn of in slechte staat. In de prestatie-afspraken moeten woningcorporaties aangeven wat zij doen om hun bezit te verduurzamen, klimaatadaptatie wordt daar ook in meegenomen. Heel vaak zijn echter vrij basale dingen niet goed geregeld voor de huurder. Zonwering bijvoorbeeld hoort officieel niet bij wat de woningcorporaties voor huurders dienen te regelen, maar is wel essentieel om mensen een voldoende koel huis te kunnen bieden in de zomer. Hetzelfde geldt voor een groen dak. Een corporatie hóeft dit niet te doen, maar het kan wel een enorme bijdrage leveren. Dit soort zaken vraagt veel meer aandacht en de gemeente kan hier een nadrukkelijke rol in spelen om samen met de corporatie te zoeken naar de juiste oplossingen.

- *Financiering is een uitdaging*
  De ambities van de gemeente in de conceptvisie zijn hoog. Terecht, want het gaat om een grote opgave en als er niets wordt gedaan is de schade heel hoog. Tegelijkertijd constateren we dat het vooral om een visie met hoge ambities gaat en niet om een programma met eigen financiering. Het merendeel van de uitvoering van deze ambities wordt meegekoppeld met bestaande programma's. Hier is iets voor te zeggen, want dit scheelt werkt, beperkt overlast voor inwoners en scheelt in de kosten. Maar het is tegelijkertijd ook een zorgpunt of in deze bestaande programma's de kosten voor een klimaatbestendige invulling dan wel voldoende gedekt zijn. We vragen de gemeente om goed te borgen dat de kosten voldoende gedekt zijn om de hoge ambities daadwerkelijk waar te maken.

- *Watergebruik bij ondergrondse infiltratie*
  De ambitie van de gemeente is om zo min mogelijk hemelwater af te voeren op het riool. De gemeente

hanteert voor omgang met hemelwater de volgende voorkeursvolgorde: 1. Vasthouden en nuttig gebruiken bovengronds, 2. Bovengronds infiltreren, 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening, 4. Verwerken in het oppervlaktewater en 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering. De ambitie is om 90% van het hemelwater te verwerken via de eerste drie stappen.
We vragen de gemeente om bij stap 3 ook te kijken naar de mogelijkheden om bij een ondergrondse voorziening het water alsnog nuttig te gebruiken, bijvoorbeeld door het creëren van ondergrondse waterreservoirs van waaruit water hergebruikt kan worden, in plaats van infiltratie.

De NMU kan en wil graag bijdragen
We werken graag samen met de gemeente om de hoge ambities waar te maken. We hebben daar de volgende ideeën bij.

- *Klimaatambassadeurs*
  Sinds 2021 werkt de NMU samen met klimaatambassadeurs, inwoners die zich (vrijwillig) willen inzetten om een voortrekkersrol te spelen op het gebied van klimaatadaptatie in huis, tuin en buurt. Er hebben zich ruim tien ambassadeurs in de stad Utrecht gemeld, waarvan sommigen ook actief zijn bij diverse andere vrijwilligersgremia. We trekken graag actief op met de gemeente om deze klimaatambassadeurs een goede rol en positie te geven in de stad, ze bekend te maken en met hen mooie en zichtbare projecten te starten. We kunnen ze bijvoorbeeld koppelen aan concrete projecten of plekken in de stad waar de gemeente aan de slag gaat, om te zorgen dat hier ook andere inwoners bij betrokken worden.
- *Duurzame daken en servicepunt*
  De NMU lanceerde in 2021 haar Servicepunt Duurzame Daken. Middels dit servicepunt, waarvan de opzet en eerste fase gefinancierd is door o.a. de provincie Utrecht, worden dakeigenaren ondersteund bij het verduurzamen van de daken. We stimuleren een integrale blik op het dak, waar gezocht wordt naar de combinatie van groen (biodiversiteit), blauw (waterberging), geel (zonne-energie) en rood (terras / moestuin etc.). Er wordt veel gebruik gemaakt van het servicepunt door bewoners en buurten in de stad Utrecht.
- *Wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn*
  We spelen graag een rol om samen met de gemeente concrete wijk- en buurtprojecten te starten voor vergroening en klimaatbestendige inrichting en het betrekken van inwoners. We doen op diverse andere plekken soortgelijke projecten, zoals Heuvelrugtuinen en Groen aan de Buurt. We trekken graag samen op in communicatie en het vergroten van bewustwording.

Nogmaals heel hartelijk dank voor de mogelijkheid in te spreken op de Conceptvisie klimaatadaptatie. We wensen u succes met de verdere afronding van de visie en kijken uit naar samenwerking aan deze mooi ambities!

Met vriendelijke groet,

Namens de Natuur en Milieufederatie Utrecht,

Josja Veraart
directeur

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

Gemeente Utrecht

Natuur en Milieufederatie Utrecht
Arthur van Schendelstraat 600
3511 MJ UTRECHT

Behandeld door	M. Linckens	**Datum**	2 november 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64254	**Ons zaaknummer**	9322422
E-mail	m.linckens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Klimaatadaptatie		
Uw kenmerk	2021/13	**Verzonden**	
Uw brief van	29 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Visie Klimaatadaptatie Utrecht. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw bevindingen dat de Visie Klimaatadaptatie door in te zetten op vergroening bijdraagt aan ook andere belangrijke opgaven zoals gezondheid, welzijn, recreatie, leefbaarheid en biodiversiteit. Ook bent u het eens met onze constatering dat de gemeente het niet alleen kan, maar dit samen met de inwoners moet doen.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Concrete uitwerking van ambities mist nog</u>
U geeft aan dat u begrijpt dat het een visie is, maar dat de concrete uitwerking van de ambities in maatregelen, tussendoelen en planning ontbreekt.
Het formuleren van goede, realistische tussendoelen is nog in ontwikkeling en is onderdeel van de uitvoering van de visie. Op dit moment hanteren wij al een aantal indicatoren voor water en groen. Deze gaan over de hoeveelheid groen en water per huishouden en het aantal hectare dat ieder jaar wordt afgekoppeld. Overige indicatoren worden nog ontwikkeld.

<u>Monitoring is lastig zonder tussendoelen</u>
U vraagt ons om niet te wachten met het stellen van tussendoelen tot de evaluatie in 2024 en ook al aan te geven wat te doen bij het niet halen van de planning.
Zie antwoord hierboven.

<u>Klimaatbestendig maken openbare ruimte met groen</u>
U geeft aan dat op pagina 43 staat dat 45-50% van de openbare ruimte klimaatbestendig kan worden met rioolvervanging. Hoe moet u dit percentage lezen in relatie tot de juist grote ambitie van de gemeente om voor vergroening te gaan en niet (alleen) voor rioolvervanging?

Bij het meekoppelen met de rioolvervanging nemen we ook gelijk realisatie van groene maatregelen mee en niet alleen technische maatregelen op klimaatadaptatie. We willen deze projecten waarbij de straten open moeten integraal aanpakken.

Koele verblijfsplekken belangrijker dan slechts koele plekken
U geeft aan dat het niet alleen koele plekken moeten zijn, maar ook groene prettige verblijfsplekken en dat we deze definitie opnemen.
In de Visie Klimaatadaptatie geven we al aan dat we voor groene verblijfsplekken gaan. In de onderzoeksagenda hebben we opgenomen dat we de precieze definitie van een prettige groene verblijfsplek nog moeten vaststellen. We hebben hiervoor contact met de Hogeschool van Amsterdam, die hier ook onderzoek naar doen.

Afstand tot het groen
U geeft aan dat de urgente locaties op de afstand tot koelte kaartkaart op pagina 25 niet allemaal op de prioriteitenkaart zijn terug te vinden.
De locaties op de afstand tot koelte kaart die meer dan 200 meter van een koele plek zijn verwijderd zijn op de prioriteitenkaart opgenomen. Op de prioriteitenkaart zijn nog niet weergegeven de locaties die niet aan de te vormen definitie van een groene koele verblijfsplek voldoen, omdat dit onderzoek nog loopt.

Grote nieuwbouwopgave vraagt om juiste aanpak
U geeft aan dat de gemeente moet zorgen dat er nu al klimaatbestendig wordt gebouwd en dat niet van de ambities wordt afgeweken.
Wij zien dit ook, maar proberen op dit moment zoveel mogelijk deze ambities te laten landen in projecten, maar moeten de borging hiervoor nog regelen. Wij zien mogelijkheden hiervoor in de omgevingswet en de Afspraken Klimaatadaptief Bouwen van de provincie Utrecht.

Gebruik van airco-installaties moet ontmoedigd worden
U vraagt de gemeente om voor verkoeling en voorkomen van hittestress in gebouwen een voorkeursvolgorde van maatregelen te hanteren, waarbij airco's op de laatste plaats komen. En hier eventueel een vorm van subsidie aan te hangen.
Wij vinden dit een goed punt en nemen dit mee in onze uitvoering van de opgave klimaatadaptatie en in het vraagstuk hoe vorm te geven aan klimaatbestendig bouwen.

Zoek de samenwerking op
U vraagt de gemeente een rol te spelen om samen met de woningcorporaties klimaatbestendige maatregelen te nemen zoals zonwering en groene daken en dit in prestatie-afspraken op te nemen.
Wij zijn in gesprek met de woningcorporaties om vorm te geven aan klimaatbestendige maatregelen. Dit proces kost tijd.

Financiering is een uitdaging
U vraagt de gemeente om goed te borgen dat de kosten voldoende gedekt zijn om de hoge ambities waar te maken, omdat op dit moment alleen een deel van de kosten is gedekt.
Wij hebben bewust gekozen om geen eigen programma met een budget te worden, omdat we klimaatadaptatie integraal willen aanpakken. Een deel van de kosten wordt gedekt vanuit het programma Water en Riolering. Het andere deel is nog niet gedekt, maar is een belangrijk uit te werken punt in de RSU 2040.

Watergebruik bij ondergrondse infiltratie

U geeft aan dat bij de bij de voorkeursvolgorde van de verwerking van 90% van het hemelwater ook ondergrondse voorzieningen voor nuttig gebruik bij stap 3 extra toe te voegen.
De optie van ondergrondse berging valt onder punt 3, maar is niet expliciet benoemd, omdat bij de voorkeursvolgorde de eerste gedachte is zoveel mogelijk nature based maatregelen te nemen en minder via technische oplossingen te gebruiken.

U geeft aan graag samen te werken om de hoge ambities op klimaatadaptie waar te maken. Wij gaan graag met u hierover in gesprek. U geeft hierbij aan de volgende ideeën te hebben:

- Klimaatambassadeurs
- Duurzame daken en servicepunt
- Wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ambities op klimaatadaptatie waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2176
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	6.3
Titel	Raadsvoorstel Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026
ID	2343
Behandelend ambtenaar	Erwin Rebergen
Telefoon	030-2864332
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Cie Zorg, Welzijn, Cultuur en Sport/06-39276727
Behandelvoorstel	Behandelvoorstel Griffie: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 120 minuten

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

Op 18 oktober 2018 kwam tijdens de commissie S&R over de Programmabegroting en het nieuwe plan

watertaken, het thema klimaatadaptatie aan de orde. Het gemeentelijk plan watertaken wordt herzien tot een Visie Water en Riolering en daarbij heeft het college aangegeven ook met een plan te komen hoe we ons voorbereiden en aanpassen op het veranderende klimaat. Daarom is besloten om een Visie Klimaatadaptatie te maken. Het bestuurlijk proces voor beide visies wordt gelijktijdig en samen doorlopen.

De Visie Klimaatadaptatie Utrecht beschrijft de gevolgen van klimaatverandering voor Utrecht en de wijze waarop Utrecht daar mee wil omgaan. Hoe is en blijft Utrecht een stad die is voorbereid op het veranderende klimaat, waar het in de toekomst prettig is om te wonen, te werken en te verblijven. Er zijn beleidsdoelen opgenomen en er wordt invulling gegeven aan de realisatie.

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad.

Resultaat commissiebehandeling

Toezeggingen:

- Geen

Er komt een STVV n.a.v. punten D66 voor de raadsbehandeling.

En komt voor de raad een brief over vraag PVDD (binnen 1 week).

Terug in de Raad:

B punt: 30 minuten voor agendapunt 6 in zijn geheel.

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Gemeenteraad	3 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Erwin Rebergen
Kenmerk	8877404
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De Visie Water en Riolering Utrecht vast te stellen met als belangrijkste beleidskeuzes:
   a. We verhogen de jaarlijkse vervangingsinspanning van de riolering van 5 naar 18 km per jaar in de periode 2021-2035 om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden.
   b. We spelen bij alle rioolvervangingen volgens het principe van ontwikkelend beheer zoveel mogelijk in op andere maatschappelijke opgaven en lopende projecten, waarbij we inzetten op het verbeteren van de openbare ruimte, het verminderen van de hoeveelheid afval door het volledig scheiden van de vuile afvalwater- en schone hemelwaterstroom en het hergebruiken van materialen (circulaire doelstelling), het vasthouden van hemelwater en het hemelwaterbestendig maken van de openbare ruimte (doelstellingen klimaatadaptatie) en het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte.
   c. We stimuleren het vergroenen en vasthouden van hemelwater ook bij andere ingrepen in de openbare ruimte door een financiële bijdrage vanuit de rioolheffing.
   d. We verwachten dat alle eigenaren voortaan een bijdrage leveren aan het vasthouden van hemelwater, omdat het niet voldoende is om dit alleen in de openbare ruimte te doen. Bij nieuw en verbouw verplichten we dit via nieuwe regelgeving, bij de overige bouw stimuleren we dit via bewustwording en facilitering (Waterproof030), de bestaande subsidieregeling groene daken en een nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
   e. We spannen ons voortaan ook in om schade door te lage grondwaterstanden te voorkomen.
   f. We kiezen samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden voor nieuwe, ambitieuzere doelstellingen voor de oppervlaktewaterkwaliteit in Utrecht.
   g. We starten na vaststelling van deze visie een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing.

2. De Visie Water en Riolering Utrecht in plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/

3. Het Programma Water en Riolering 2022-2026 vast te stellen met als belangrijkste activiteiten en beleidskeuzes:
   a. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering
   b. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering.

c. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen.
d. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
e. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
f. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan.
g. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de kostenontwikkeling en het definitieve tarief jaarlijks worden vastgesteld door de Raad bij de vaststelling van de Programmabegroting..

4. Het Programma Water en Riolering met ingang van de Voorjaarsnota 2022 jaarlijks te actualiseren en als onderdeel van de Voorjaarsnota vast te stellen.

5. De aangepaste indicatoren in bijlage 4 in het Programma Water en Riolering 2022-2026 te gebruiken om voortaan de voortgang te monitoren.

6. Een onderzoek te starten naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de gemeentelijke rioolheffing.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Visie Water en Riolering Utrecht bevat de gemeentelijke visie en strategie voor het omgaan met afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft. De visie geeft voor water en riolering invulling aan de maatschappelijke opgaves basis op orde, gezonde leefomgeving en een circulaire en klimaatbestendige en daarmee toekomstbestendige stad. De Visie Water en Riolering vormt een belangrijke inhoudelijke en financiële drager van het beleid in de nieuwe Visie Klimaatadaptatie. Daarom worden de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering gelijktijdig ter besluitvorming aangeboden aan de raad. De uitwerking van de visie loopt via het Programma Water en Riolering. Het eerste programma 2022- 2026 wordt gelijktijdig bij de bestuurlijke vaststelling van de Visie ter besluitvorming aan de raad aangeboden en voortaan jaarlijks als onderdeel van de Voorjaarsnota geactualiseerd en vastgesteld. Met de vaststelling van Visie en Programma wordt tevens besloten een onderzoek te starten naar een meer toekomstbestendige grondslag van de gemeentelijke rioolheffing.

Context

Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. De invulling van deze zorgplichten is nu vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. De Visie Water en Riolering Utrecht vormt samen met het Programma Water en Riolering de opvolger van dit Plan. De Visie Water en Riolering vormt een belangrijke inhoudelijke en financiële drager van het beleid in de nieuwe Visie Klimaatadaptatie. Daarom worden de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering gelijktijdig ter besluitvorming aangeboden aan de raad. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezeggingen 20/T485 en 19/T308 en motie M134: Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand.

Visie Water en Riolering

De Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van de gemeentelijke zorgplichten. Daarbij is het doel om het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Hiermee leveren we een bijdrage aan maatschappelijke opgaven voor de stad, waarvan de belangrijkste zijn:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Voor het realiseren van deze doelen maken we zoveel mogelijk gebruik van de natuurlijke momenten van vervanging, verbouw en nieuwbouw om de overlast voor de stad en de kosten te beperken. Zo maken we gebruik van de toenemende vervangingsopgave van de riolering die de komende jaren op ons afkomt om deze meteen toekomstbestendig te maken. Voor de vervanging van de riolering moeten we de straten openbreken, wat ons de gelegenheid geeft de bovengrond zoveel mogelijk te vergroenen en daarmee klimaatbestendig uit te voeren en de vuile afvalwaterstroom en schone hemelwaterstroom te scheiden. Bij nieuw- en verbouw verplichten we het vasthouden van hemelwater via nieuwe regelgeving, bij de overige bouw stellen we het vasthouden van hemelwater (nog) niet verplicht, maar stimuleren we het via bewustwording en facilitering (Waterproof030), de bestaande subsidieregeling groene daken en een nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. Via een bijdrageregeling vanuit de rioolheffing stimuleren we het vasthouden van regenwater bij andere ingrepen in de openbare ruimte. Voor het realiseren van een gezond oppervlaktewatersysteem stellen we samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden via deze visie nieuwe, ambitieuzere doelstellingen vast voor het oppervlaktewater in de stad, die we uiterlijk in 2027 willen realiseren.

Het realiseren van de doelstellingen vraagt een robuuste en toekomstbestendige programmering en financiering. Daarom stellen we voortaan jaarlijks als onderdeel van de Voorjaarsnota een Programma Water en Riolering vast, waarin de belangrijkste activiteiten voor de komende 5 jaar en de verwachte benodigde middelen en kostendekking worden vastgelegd. Ook starten we na vaststelling van deze

visie een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing.

Het realiseren van de nieuwe doelstellingen en ambities en het werken met een visie en programma gaat niet vanzelf. Dit vraagt aanpassingen in de werkwijze van de gemeentelijke organisatie, afstemming met andere partijen en meer personele capaciteit. De komende jaren zullen we hiermee ervaring opdoen in projecten en door toepassing van nieuwe doelstellingen en regels. Ongetwijfeld zullen we hier en daar doelstellingen en ambities en de bijbehorende regels moeten bijstellen. Desalniettemin gaan we ervan uit dat het leren door te doen de beste manier is om verder te komen.

Programma
De activiteiten die volgen uit de Visie Water en Riolering Utrecht zijn uitgewerkt in het Programma Water en Riolering 2022-2026, dat samen met de Visie wordt vastgesteld. Dit Programma wordt in de toekomst jaarlijks geactualiseerd en als onderdeel van de Voorjaarsnota vastgesteld. De wijze waarop en de vorm waarin zijn nog in ontwikkeling. Het Programma is evenals de Visie thematisch ingedeeld volgens de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater, grondwater en oppervlaktewater. Per thema wordt in elk geval ingegaan op de activiteiten dagelijks onderhoud, groot onderhoud, vervangingen en verbeteringen en beleid en onderzoek. Daar waar deze onderdelen meerdere thema's betreffen zijn ze beschreven bij het thema waar de activiteit de meeste aansluiting heeft.

Juridische context
De Visie en het Programma vormen samen het wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan (artikel 4.22 Wet Milieubeheer). Hiermee worden Visie en Programma samen de opvolger van het huidige Gemeentelijk Rioleringsplan, het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. In de Wet Milieubeheer is opgenomen dat elke gemeente een Gemeentelijk Rioleringsplan moet hebben waarin minimaal het volgende is opgenomen:
1. een overzicht van de in de gemeente aanwezige voorzieningen voor invulling van de zorgplichten;
2. een overzicht van de in de door het plan bestreken periode aan te leggen of te vervangen voorzieningen;
3. een overzicht van de wijze waarop de voorzieningen worden of zullen worden beheerd;
4. de gevolgen voor het milieu van de aanwezige voorzieningen en van de in het plan aangekondigde activiteiten;
5. een overzicht van de financiële gevolgen van de in het plan aangekondigde activiteiten.

De planverplichting voor het hebben van een Gemeentelijk Rioleringsplan vervalt met de invoering van de Omgevingswet (naar verwachting per 1 juli 2022). Vanaf dat moment moet het beleid een plek krijgen in de gemeentelijke omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en de regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in een Visie en de maatregelen en middelen in een Programma geven we al invulling aan de systematiek van de Omgevingswet, waardoor het na invoering van de Omgevingswet gemakkelijker wordt het water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het gemeentelijke Omgevingsprogramma te implementeren.

Voor het opstellen van een visie en een programma geldt geen wettelijk voorgeschreven procedure. De wetgeving geeft slechts aan dat we moeten aangeven hoe we burgers en maatschappelijke organisaties hebben betrokken bij de voorbereiding van de visie en het programma. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van onze eigen gemeentelijke regelgeving, de Participatie- en inspraak Verordening 2019. Conform deze verordening is de visie Water en Riolering ter inzage gelegd, waarbij we ook voldoen aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de toekomstige Omgevingswet (3.4 Awb). Het Programma Water en Riolering 2022-2026 is niet ter inzage gelegd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- 2 november 2018: Raadsbrief proces Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 12 februari 2019: Raadsbrief over de klimaatstresstest
- 21 februari 2019: Technische bijeenkomst voor de raad over de klimaatstresstest
- 16 oktober 2019: Raadsmemo over aangepaste planning Plan Watertaken en Klimaatadaptatiestrategie
- 17 juni 2021: Raadsbrief, start inspraak Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Visie Water en Riolering Utrecht vast te stellen met als belangrijkste beleidskeuzes: a. We verhogen de jaarlijkse vervangingsinspanning van de riolering van 5 naar 18 km per jaar in de periode 2021-2035 om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden. b. We spelen bij alle rioolvervangingen volgens het principe van ontwikkelend beheer zoveel mogelijk in op andere maatschappelijke opgaven en lopende projecten, waarbij we inzetten op het verbeteren van de openbare ruimte, het verminderen van de hoeveelheid afval door het volledig scheiden van de vuile afvalwater- en schone hemelwaterstroom en het hergebruiken van materialen (circulaire doelstelling), het vasthouden van hemelwater en het hemelwaterbestendig maken van de openbare ruimte (doelstellingen klimaatadaptatie) en het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte. c. We stimuleren het vergroenen en vasthouden van hemelwater ook bij andere ingrepen in de openbare ruimte door een financiële bijdrage vanuit de rioolheffing. d. We verwachten dat alle eigenaren voortaan een bijdrage leveren aan het vasthouden van hemelwater, omdat het niet voldoende is om dit alleen in de openbare ruimte te doen. Bij nieuw en verbouw verplichten we dit via nieuwe regelgeving, bij de overige bouw stimuleren we dit via bewustwording en facilitering (Waterproof030), de bestaande subsidieregeling groene daken en een nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. e. We spannen ons voortaan ook in om schade door te lage grondwaterstanden te voorkomen. f. We kiezen samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden voor nieuwe, ambitieuzere doelstellingen voor de oppervlaktewaterkwaliteit in Utrecht. g. We starten na vaststelling van deze visie een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing.
Argumenten	
1.1	<u>Met de verhoging van de vervangingsinspanning van de riolering van 5 naar 18 km per jaar blijft het rioleringssysteem ook in de toekomst robuust.</u>
	De leeftijdsopbouw van de Utrechtse riolering en de gemiddelde levensduur van een Utrechts riool van 70 jaar betekenen dat de komende jaren de naoorlogse riolering vervangen moet worden. De omvang van de naoorlogse riolering maakt een toename van de vervangingsinspanning van gemiddeld 5 naar gemiddeld 18 km per jaar nodig. Door de verhoging van de jaarlijkse vervangingsinspanning nu te starten en in 15 jaar stapsgewijs door te voeren kunnen we goed inspelen op de groei en van de stad en de opgaven voor de naoorlogse wijken. Tevens blijven naar verwachting de gevolgen voor de organisatie, financiën en bereikbaarheid van de stad hanteerbaar.
1.2	<u>Conform het principe van ontwikkelend beheer houden we bij onze rioolvervangingen en andere ingrepen in op maatschappelijke opgaven als klimaatadaptatie, circulaire stad en het vergroenen van de stad om onze leefomgeving te verbeteren.</u>

	Klimaatverandering zorgt voor een toename van extreme buien, nattere winters en langdurige periodes van droogte in de zomer. Het hierop inspelen is onderdeel van de gemeentelijke hemel- en grondwaterzorgplicht. Bij circulaire stad gaat het om het sluiten van kringlopen. Hiervoor is het nodig afvalwater en hemelwater te scheiden en beiden als grondstof te gebruiken en bijvoorbeeld rioolbuizen zoveel mogelijk her te gebruiken. Het vergroenen van de stad, zorgt voor minder verharding en daarmee het vasthouden van hemelwater. Al deze ingrepen dragen dus bij aan een robuust en toekomstig bestendig water- en rioleringssysteem. Hierdoor is het mogelijk de bijkomende kosten te financieren uit de gemeentelijke rioolheffing. Ook geven we hiermee een impuls aan het verbeteren van de openbare ruimte.
1.3	Het is het meest doelmatig om bij rioolvervanging, herinrichting, nieuw- en verbouw de gewenste aanpassing van de verwerking van hemelwater door te voeren.
	Door bij rioolvervanging, herinrichting, nieuw- en verbouw de gewenste aanpassing voor de verwerking van hemelwater door te voeren blijven de kosten en overlast beperkt. Daarom ligt het voor de hand het beleid hierop te richten. Bij rioolvervangingen doen we dit voortaan standaard (principe van ontwikkelend beheer). Bij herinrichtingen van de openbare ruimte die niet samenhangen met een rioolvervanging stimuleren we dit via een financiële bijdrage vanuit de rioolheffing waarmee we (een deel van) de meerkosten voor de aanpassing dekken. Bij nieuw- en verbouw gaan we dit doen door het vasthouden van hemelwater te verplichten. Hiermee scheppen we duidelijkheid. Ook blijven de meerkosten beperkt als deze opgave vanaf het begin wordt meegenomen in het ontwerpproces. Bij bestaande bouw kiezen we (nog) niet voor verplichten, maar stimuleren we de aanpassing via voorlichting, subsidies en het faciliteren van de gewenste aanpassingen. We faciliteren en subsidiëren vooral maatregelen die meerdere gunstige effecten hebben en waar niet alleen de eigenaar, maar ook de omliggende bewoners van profiteren. Denk aan de aanleg van geveltuinen, groene daken of het ontharden en vergroenen van tuinen en andere privéterreinen. Gezien de voorbeeldfunctie van maatschappelijk vastgoed komen we naast de subsidieregeling groene daken met een nieuwe subsidieregeling voor het watervriendelijk inrichten van de terreinen van maatschappelijk vastgoed, zoals scholen, ziekenhuizen en verzorgingshuizen.
1.4	De waterkwaliteitsambities die we samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden hebben opgesteld, geven invulling aan de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water voor een gezond oppervlaktewatersysteem.
	De Kaderrichtlijn Water vraagt partijen om een gezond en natuurlijk watersysteem na te streven. De doelstellingen voor de grotere wateren in de stad, de zogenaamde waterlichamen, zijn al in 2009 door de provincies vastgesteld. Voor de overige kleinere wateren hebben waterschap en gemeenten wel doelen gesteld, maar deze zijn nog niet vastgelegd in de Provinciale regelgeving. Met de voorgestelde waterkwaliteitsambities, die mede namens de gemeente door het waterschap bij de provincie zijn ingediend, wordt hier nu invulling aan gegeven. De voorgestelde doelen zijn ambitieus, maar realistisch gezien de diverse factoren die de waterkwaliteit bepalen. De te hanteren ondergrens is het streefbeeld “Zichtbaar”. Hierbij waarborgen we minimaal een waterkwaliteit, waarmee grote risico’s voor planten, dieren en mensen worden voorkomen. Waar dit haalbaar is, kiezen we voor een hogere doelstelling. Naast de ecologische doelstellingen kijken we ook naar het recreatieve gebruik van het water. Daarom spannen we ons samen met de waterschappen in om in alle wateren in de stad de bacteriologische zwemwaternorm te halen, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden. Gezien de nu nog aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn is dit voor de korte termijn een lastig te realiseren ambitie. Wij verwachten dat door bij vervanging van gemengde riolering het vuilwater en het hemelwater te scheiden vervuiling door riooloverstorten steeds minder zal voorkomen.
Kanttekeningen	

1.1	Het verhogen van de vervangingsinspanning in combinatie met de ambitie dit klimaatadaptief en circulair te doen en daarnaast ook nog via het principe van ontwikkelend beheer vraagt (te) veel van de gemeentelijke organisatie.
	Het klimaatadaptief en circulair vervangen van de riolering via het principe van ontwikkelend beheer maakt vervangingsprojecten complexer. Projecten krijgen hiermee een langere voorbereidingstijd en worden gevoeliger voor vertraging. Gelijke tijd willen we de jaarlijkse vervangingsinspanning opvoeren wat de opgave nog complexer maakt. Deze opgave kan alleen slagen als alle betrokken organisatieonderdelen voldoende kennis en capaciteit hebben en de integrale projectvoorbereiding op orde is. De afgelopen jaren hebben we hier al flinke stappen in gezet door uitbreiding van de personele capaciteit, het veel verder vooruit plannen van projecten en het standaard toepassen van het Utrechts Planproces 4 voor de integrale projecten. We zijn er echter nog niet. Ook de komende jaren zal deze opgave nog veel tijd en aandacht vragen.
1.2	Het nu al verhogen van de vervangingsinspanning maakt dat we de komende jaren mogelijk riolering vervangen die technisch nog zeker 10 tot 20 jaar mee zou kunnen.
	De actuele toestand van de naoorlogse riolering is over het algemeen nog dusdanig dat vervanging nog niet direct noodzakelijk is. Het verder uitstellen van verhoging van de vervangingsinspanning heeft echter een aantal belangrijke nadelen. Allereerst betekent uitstel dat de vervangingsinspanning over 5-10 jaar veel sneller omhoog moet om bijtijds alle naoorlogse riolering te vervangen voordat de riolering volledig versleten is. Dit heeft grote organisatorische en financiële gevolgen. Daarnaast missen we dan nu de mogelijkheid om met name in de naoorlogse wijken veel werk met werk te kunnen maken. Tot slot duurt het langer om klimaatbestendig en circulair te worden.
1.3	De voorgestelde aanpak om zoveel mogelijk gebruik te maken van de natuurlijke momenten om de gewenste transities in het water- en rioleringssysteem door te voeren, geeft geen garantie dat de transities in het streefjaar 2050 volledig zijn gerealiseerd.
	Onze aanpak is erop gericht om zoveel mogelijk gebruik te maken van vervangingen, nieuwbouw- en verbouw en herinrichtingen om de gewenste transities in met name de verwerking van hemelwater door te voeren. Om zeker te zijn dat de gewenste transities in 2050, het streefjaar om circulair en klimaatadaptief te zijn, zijn afgerond, is het mogelijk ook noodzakelijk zelfstandig ingrepen te doen, zonder dat werk met werk gemaakt kan worden. Dit is echter sterk kostenverhogend en roept naar verwachting veel maatschappelijke weerstand op. Het voorstel is daarom om eerst de komende jaren te kijken wat de voorgestelde aanpak oplevert. Indien nodig kan de aanpak dan alsnog versneld worden.
Beslispunt	
2	De Visie Water en Riolering Utrecht in plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/
Argumenten	
2.1	De Visie Water en Riolering Utrecht vervangt het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019.
	Het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 bevatte het thematische water en rioleringsbeleid van de Omgevingsvisie Utrecht. De nieuwe Visie Water en Riolering Utrecht vervangt het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019. Hiermee moet de Visie Water en Riolering Utrecht opgenomen worden in de Omgevingsvisie Utrecht.
Beslispunt	
3	Het Programma Water en Riolering 2022-2026 vast te stellen met als belangrijkste

	activiteiten en beleidskeuzes: a. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering b. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering. c. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen. d. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed. e. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren. f. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan. g. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de kostenontwikkeling en het definitieve tarief jaarlijks worden vastgesteld door de Raad bij de vaststelling van de Programmabegroting.
Argumenten	
3.1	<u>Met het Programma wordt invulling gegeven aan de doelstellingen uit de Visie Water en Riolering</u>
	Het Programma voorziet in een geleidelijke, jaarlijkse verhoging van de rioolvervangingen waarmee we toewerken aan het verhogen van de rioolvervangingen van 5 naar 18 km per jaar in 2035. Omdat we het stelsel bij de vervanging splitsen in een afvalwater- en hemelwatersysteem neemt ook het jaarlijks af te koppelen oppervlak toe. Het Programma bevat daarnaast diverse andere in de Visie aangekondigde activiteiten, zoals het opstellen van een maatregelenprogramma om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
3.2	<u>Het Programma bevat de kaders voor de financiële bijdragen aan niet rioleringsprojecten in de openbare ruimte en subsidies aan eigenaren</u>
	Zoals in de Visie Water en Riolering aangegeven is het noodzakelijk om financiële kaders vast te stellen voor bijdragen aan niet rioleringsprojecten. De bijdrageregeling in bijlage 3 van het Programma stimuleert het afvoeren van hemelwater volgens de voorkeursvolgorde in de Visie Water en Riolering, waarbij de hoogste bijdrage wordt ontvangen als hemelwater op maaiveldniveau wordt geïnfiltreerd door verharding te vervangen door groen. De uitgangspunten in de bijdrageregeling leiden tot een aanzienlijke bijdrage van € 4 miljoen voor het open graven van de Leidsche Rijn, waarbij in dit geval verharding vervangen wordt door open water. Deze bijdrage is gelijkmatig verdeeld over de jaren 2022 t/m 2025. Voor de subsidieregeling groene daken en de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed is in dit Programma respectievelijk 0,7 miljoen en 0,3 miljoen euro gereserveerd. Door jaarlijks het Programma te actualiseren als onderdeel van de Voorjaarsnota is het mogelijk om deze budgetten jaarlijks bij te stellen.
3.3	<u>Het Programma geeft voor de komende vijf jaar inzicht in de besteding van de gelden uit de rioolheffing en de verwachte ontwikkeling van de rioolheffing</u>
	De jaarlijkse programmabegroting geeft alleen inzicht in de totale inkomsten uit de rioolheffing en de kosten die daaruit gedekt worden. De verdeling van het budget is niet inzichtelijk. Ook is het lastig zicht te krijgen op de verwachte meerjarige kostenontwikkeling en de gevolgen daarvan voor de rioolheffing. Het Programma geeft deze informatie wel en voorziet daarmee in een behoefte, zeker nu de vervangingsinvesteringen steeds bepalender worden voor de mogelijkheden om de openbare ruimte te vernieuwen. De

	opgenomen kosten en kostendekkende tarieven in het Programma zijn richtinggevend. Het daadwerkelijke jaarbudget en het daadwerkelijke tarief voor de rioolheffing worden elk jaar voor het daaropvolgende jaar door de Raad vastgesteld als onderdeel van de Programmabegroting.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	Een bestuurlijk vastgesteld programma lijkt minder flexibiliteit te geven om in te spelen op onverwachte ontwikkelingen
	Met de bestuurlijke vaststelling van het Programma liggen maatregelen, spelregels en budgetten voor het eerstvolgende jaar vast met een doorkijk naar de 4 jaarschijven daarna. Er blijven nog steeds mogelijkheden om gedurende het eerste jaar bij te sturen via de 1e of 2e bestuursrapportage. Hoewel een dergelijk traject meer tijd en aandacht vraagt, staat daar tegenover dat een bestuurlijk vastgesteld programma het programma veel meer draagvlak en transparantie geeft. Aangezien de dekking van de kosten afkomstig is van een rechtstreekse belasting van alle perceeleigenaren en grote lozers in Utrecht vinden wij dat draagvlak en transparantie belangrijker dan flexibiliteit.
Beslispunt	
4	Het programma met ingang van de Voorjaarsnota 2022 jaarlijks te actualiseren en als onderdeel van de Voorjaarsnota vast te stellen.
Argumenten	
4.1	Hiermee wordt aangesloten bij de gangbare werkwijze in de gemeente Utrecht
	Artikel 10 van de Financiële verordening gemeente Utrecht schrijft voor dat het college aan de raad voor kapitaalgoederen zoals de riolering, de kostensystematiek en de meerjarige budgettaire toedeling voorlegt. Voorheen gebeurde dit in het Gemeentelijk Rioleringsplan, dat eens per vier jaar aan de raad werd aangeboden. Nu het verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan met de invoering van de Omgevingswet vervalt, voorziet het Programma Water en Riolering in de lacune. Voor alle gemeentelijke meerjareninvesteringenprogramma's, zoals het Meerjarenperspectief Ruimte geldt dat deze als onderdeel van de Voorjaarsnota worden aangeboden aan de raad.
4.2	Hiermee wordt aangesloten bij de nieuwe Omgevingswet
	De Omgevingswet wordt naar verwachting per 1 juli 2022 ingevoerd. Vanaf dat moment moet beleid een plek krijgen in de omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in de Omgevingsvisie Utrecht en de maatregelen en middelen in het Programma geven we invulling aan de systematiek van de Omgevingswet, waardoor het gemakkelijker wordt het water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het gemeentelijke Omgevingsprogramma te implementeren.
4.3	Een jaarlijks vast te stellen Programma Water en Riolering inclusief kostendekking geeft een betere en actuelere onderbouwing van de voorgenomen activiteiten en de bijbehorende rioolheffing dan een vierjaarlijks vast te stellen Gemeentelijk Rioleringsplan
	De ervaring leert dat de voorgenomen activiteiten en de bijbehorende begroting in het vierjaarlijkse Gemeentelijk Rioleringsplan snel verouderd waren. Met de invoering van de Omgevingswet en de splitsing van het Gemeentelijk Rioleringsplan in een visiedeel en een programmadeel ligt het voor de hand het programma vaker te actualiseren. Door dit te doen als onderdeel van de Voorjaarsnota wordt aangesloten bij het jaarlijkse Meerjarenperspectief Ruimte en de toegezegde nieuwe meerjarenplanning behorend bij de Nota Beheer Openbare Ruimte. Ook krijgen college en raad hiermee jaarlijks inzicht in de verwachte ontwikkeling van de rioolheffing voor de komende vijf jaar. De opgenomen kosten en kostendekkende tarieven in het Programma zijn richtinggevend. Het daadwerkelijke jaarbudget en het daadwerkelijke tarief voor de rioolheffing worden elk jaar

	voor het daaropvolgende jaar door de Raad vastgesteld als onderdeel van de Programmabegroting.
Beslispunt	
5	De aangepaste indicatoren in bijlage 4 in het Programma Water en Riolering 2022-2026 te gebruiken om voortaan de voortgang te monitoren.
Argumenten	
5.1	De aangepaste indicatoren sluiten beter aan bij het nieuwe beleid in de Visie Water en Riolering
	Een aantal van de huidige effect- en prestatieindicatoren zijn wat ongelukkig geformuleerd. Dit leidt regelmatig tot vragen vanuit de Raad. Met de aangepaste indicatoren verwachten we meer duidelijkheid te verschaffen. Ook sluiten de aangepaste indicatoren beter aan bij het nieuwe beleid in de Visie Water en Riolering. Hiermee wordt invulling gegeven aan eerdere toezeggingen.
Beslispunt	
6	Een onderzoek te starten naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de gemeentelijke rioolheffing.
Argumenten	
6.1	De huidige kostendekkingssystematiek van de rioolheffing sluit niet voldoende aan bij het principe de vervuiler betaalt.
	De huidige kostendekking systematiek heeft geen sterke relatie met het uitgangspunt van de vervuiler betaalt. Minder lozen op het openbaar riool levert voor eigenaren geen lagere rioolheffing op. In de motie M382 Eerlijkere verdeling woonlasten heeft u zelf opgeroepen om onderzoek te doen naar een meer gedifferentieerde opzet van de afvalstoffenheffing en de rioolheffing. Over de mogelijkheden voor de afvalstoffenheffing bent u geïnformeerd in de raadsbrief van 12 oktober 2021. Met het onderzoek naar een betere, toekomstbestendige kostendekkingssystematiek voor de rioolheffing geven we invulling aan de motie M382 Eerlijkere verdeling woonlasten.
6.2	De huidige kostendekkingssystematiek van de rioolheffing is met name voor het grootverbruik niet toekomstbestendig.
	De huidige kostendekkingssystematiek voor de bepaling van de rioolheffing is erg gevoelig voor de omvang van het grootverbruik. De ervaring leert dat het grootverbruik sterk kan schommelen, zeker omdat er in Utrecht maar een vijftal hele grote lozers zijn. . Een onderzoek naar een betere, toekomstbestendige kostendekkingssystematiek is daarom gewenst.
6.3	De nieuwe modelverordening voor de rioolheffing van de VNG vraagt om herziening de grondslag van de rioolheffing
	De VNG heeft in september 2021 een nieuwe modelverordening voor de rioolheffing gepubliceerd. Hiermee wordt het mogelijk om ook eigenaren zonder rioolaansluiting een aanslag voor de rioolheffing op te leggen, omdat zij ook profiteren van de gemeentelijke taken op het gebied van hemelwater en grondwateroverlast. Het toepassen van deze verordening vraagt om een nieuwe grondslag voor de gemeentelijke rioolheffing.

Financiën

Het vervangen van bijna 500 km riolering in de komende 30 jaar in combinatie met het klimaatbestendig en circulair maken kost bijna 1 miljard euro. Ruim een kwart van dit bedrag is nodig voor de gewenste ombouw van een gecombineerd naar een gescheiden systeem en voor het

stimuleren en subsidiëren van derden. Dit is veel geld, maar gezien de grote maatschappelijke opgaves waarvoor we staan en de kansen die de transitie biedt vinden wij dit absoluut noodzakelijk.

De voorgestelde beleidswijzigingen zijn allemaal te zien als nadere invulling van de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Daarmee is het juridisch toegestaan de kosten die voortkomen uit de beleidswijzigingen te dekken uit de gemeentelijke rioolheffing. Omdat we in Utrecht het oppervlaktewater dat we als gemeente in onderhoud hebben, beschouwen als onderdeel van het gemeentelijke hemelwatersysteem, dekken we ook de kosten die nodig zijn om het oppervlaktewatersysteem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden uit de gemeentelijke rioolheffing. Uitzondering vormen de kosten voor de oeverconstructies, die worden gedekt uit de algemene middelen.

In de Visie spreken we uit dat de voorgestelde aanpak leidt tot een jaarlijkse kostenstijging van 2 à 4% (exclusief inflatie). Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging beperkt blijft tot 1,5 à 2,5 % (exclusief inflatiecorrectie).

Het Programma 2022-2026 bedraagt ongeveer € 235 miljoen, waarvan € 80 miljoen voor het reguliere beheer en onderhoud inclusief subsidies en personeelskosten, 6 miljoen voor groot onderhoud en € 100 miljoen aan vervangings- en verbeteringsinvesteringen. De resterende kleine € 50 miljoen gaat op aan de bijdrage aan de straatreiniging, de bijdrage aan het btw-compensatiefonds, de kosten voor de inning van de rioolheffing en de bijdrage aan de algemene kosten van de gemeentelijke organisatie.

De verwachte jaarlijkse kostenstijging ligt in de orde van 3% (exclusief inflatie) en valt daarmee in de bandbreedte van 2 tot 4% die in de Visie Water en Riolering is aangegeven. Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de verwachte jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging in de periode 2023-2026 jaarlijks in de orde van 2 tot 2,5 % zal liggen. Dit is exclusief verrekening van de inflatie. Ook dit past binnen de bandbreedte van 1,5 tot 2,5% die in de Visie Water en Riolering is opgenomen. In 2022 blijven de tarieven gelijk aan 2021.

Vervolg

College en raad bepalen samen wanneer de Visie Water en Riolering aan herziening toe is. Hiervoor geldt geen vaste termijn.

De uitvoering vindt plaats volgens het Programma Water en Riolering. In dit programma wordt steeds vijf jaar vooruit gekeken. Het Programma Water en Riolering wordt voortaan jaarlijks geactualiseerd als onderdeel van de Voorjaarsnota en kijkt daarbij steeds vijf jaar vooruit. Het Programma Water en Riolering 2023-2027 wordt daarmee als onderdeel van de Voorjaarsnota 2022 aan de Raad aangeboden.

Naast het meerjarenprogramma wordt jaarlijks in de Programmabegroting en de Verantwoording de voortgang van het betreffende jaar beschreven. Met ingang van de Programmabegroting 2023 zal dit gebeuren aan de hand van de indicatoren die bij het voorliggende Programma 2022-2026 worden vastgesteld. De vervangingsinvesteringen worden ook opgenomen in het overzicht van alle vervangingsinvesteringen in de openbare ruimte, wat voortaan jaarlijks bij de Voorjaarsnota aan de Raad wordt aangeboden. Bij de behandeling van de Programmabegroting stelt de raad ook jaarlijks de verordening Rioolheffing vast waarin het eigenaren- en grootverbruikerstarief voor het betreffende jaar worden vastgesteld.

Participatie

Voor de visie zijn de provincie Utrecht, het regionale Netwerk Water en Klimaat, HDSR, Waternet, Rijkswaterstaat en buurgemeenten geraadpleegd via workshops, bilaterale gesprekken en formele ter inzage legging. Hiermee is ook invulling gegeven aan de wettelijke vereiste om Provincie, zuiveringsbeheerders en waterkwaliteitsbeheerders bij het tot stand komen van het plan te betrekken.

Voor het onderdeel waterkwaliteitsambities is actief samengewerkt met HDSR (co creatie) om tot realistische ambities te komen. Via HDSR worden vervolgens de ambities ingebracht in het provinciale beleid, waar de ambities formeel worden verankerd.

De Visie Water en Riolering heeft van 17 juni t/m 29 juli 2021 ter inzage gelegen via de website www.utrecht.nl/waterenriolering. Verder is een persbericht uitgegaan en zijn er op social media berichten geplaatst. De Hoogheemraadschappen Amstel, Gooi en Vecht en De Stichtse Rijnlanden hebben formeel ingesproken, evenals één bewoner. Deze reacties met de bijbehorende antwoordbrieven zijn bij het raadsvoorstel gevoegd. De provincie en de overige partijen hebben alleen mondeling opmerkingen doorgegeven.

Over het Programma Water en Riolering 2022-2026 heeft geen participatie plaatsgevonden. Wel zijn de diverse onderzoeken en vervangingsinvesteringen afgestemd met de andere gemeentelijke programma's en indien van belang met externe partijen

Communicatie

Als de Visie Water en Riolering Utrecht en het Programma Water en Riolering 2022-2026 worden vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers ontvangen onze reactie op hun zienswijze. Voor vragen is het mailadres waterproof030@utrecht.nl beschikbaar. Het actuele investeringsprogramma is via een kaart via de gemeentelijke website te raadplegen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Visie Water en Riolering Utrecht
- Programma Water en Riolering 2022-2026

Bijlagen informatief
- Reactienota Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering Utrecht
- Inspraakreactie AGV Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering
- Inspraakreactie HDSR Visie Water en Riolering
- Antwoordbrief op inspraakreactie AGV
- Antwoordbrief op inspraakreactie HDSR

Diverse kaarten:
- Wateroverlast (80mm / uur neerslag) Water op straat na extreme neerslag (arcgis.com)
- Rioolvervangingsplanning t/m 2050 Rioolvervangingsplanning t/m 2050 (arcgis.com)
- Rioolinvesteringsplanning 2022 t/m 2026 Rioolvervangingsplanning t/m 2026 (arcgis.com)
- Prioriteitsgebieden klimaatadaptatie Prioriteitsgebieden klimaatadaptatie (arcgis.com)
- Overzicht afgekoppeld oppervlak Overzicht afgekoppeld oppervlak (arcgis.com)
- Meerjaren baggerplanning Meerjaren baggerplanning (arcgis.com)
- Kansenkaart natuurvriendelijke oevers Kansenkaart natuurvriendelijke oevers (arcgis.com)
- Ambities overig water Doelen overig water (arcgis.com)
- Areaalkaart inzameling afvalwater Areaalkaart inzameling en transport stedelijk afvalwater (arcgis.com)
- Areaalkaart inzameling hemelwater Areaalkaart inzameling en transport hemelwater (arcgis.com)
- Areaalkaart ontwateringsmiddelen Areaalkaart horizontale en verticale drainage (arcgis.com)

Visie
Water en Riolering Utrecht



Zo houden we het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen!

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
waterenriolering

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 7
- Aanleiding 8
- Juridisch kader 8
- Proces 10
- Leeswijzer 11

2. Het Utrechtse watersysteem 12
- Het afvalwatersysteem 13
- Het hemelwatersysteem 15
- Het grondwatersysteem 16
- Het oppervlaktewatersysteem 17

3. De opgave 19
- Vervangingsopgave 20
- Groei van de stad 21
- Een klimaatbestendige stad 22
- Een circulair water- en rioleringssysteem 23
- Een CO_2 arm water- en rioleringssysteem 23
- Een gezonde waterkwaliteit 24
- Klaar voor de Omgevingswet 26

4. Onze ambitie 27

5. Beleidskeuzes 29
- Afvalwater 30
- Hemelwater 34
- Structurele grondwateroverlast 41
- Oppervlaktewater 44

6. Financiële strategie 49
- Kostentoerekening 50
- Omgaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen 51
- Kostenontwikkeling 52
- Kostendekking 53

BIJLAGEN 57
- Bijlage 1: Systeemkaarten 58
- Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050 62
- Bijlage 3: Kaarten wateroverlast 63
- Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak 65
- Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit 66

Voorwoord

Elk jaar valt er bijna 100 miljard liter regenwater binnen onze gemeentegrenzen. Daarnaast stromen grote hoeveelheden water via rivieren, kanalen en sloten onze gemeente binnen. Al dat water is belangrijk voor onze stad en daarom is het ook belangrijk hoe we ermee omgaan. Zeker nu klimaatverandering zorgt voor vele uitdagingen. Zo willen we wateroverlast door zware regen voorkomen, natte periodes benutten om de droge tijden goed door te komen en het water gezond houden voor bodem, planten én veilige recreatie van Utrechters in, op en aan het water.

Utrecht klaar voor zware regen en droogte

De stad aanpassen aan het veranderende klimaat is een enorm belangrijke opgave. Hoe gaan we dat aanpakken? Onder andere door anders om te gaan met regenwater en de riolering anders in te richten. De komende 30 jaar is 35 tot 40% van de riolering toe aan vervanging. Dat is een mooie kans om het schone regenwater voortaan niet meer onnodig af te voeren naar de rioolwaterzuivering, maar om het vast te houden en nuttig te gebruiken in huis, tuin en openbare ruimte. Hiermee houden we voldoende water vast voor droge periodes, besparen we op kostbaar drinkwater en voorkomen we dat de riolering en de zuivering overbelast raken bij hevige neerslag. Daarnaast is de rioolvervanging een mooie kans om de openbare ruimte, die toch open moet voor de riolering, tegelijk te vernieuwen en te vergroenen. Want hoe meer groen, hoe beter we regenwater kunnen opvangen en vasthouden.

Anders omgaan met regenwater is niet alleen een opgave van de gemeente. Dat moeten we samen met alle inwoners en bedrijven doen. Zo'n 60% van de grond in Utrecht is van hen. Als iedereen zijn steentje bijdraagt – of eigenlijk juist wat steentjes wegdraagt –geven we regen de ruimte. Minder regenwater in het riool en meer regenwater in de bodem, dat is wat we willen. De komende jaren gaan we dat nog actiever stimuleren via onze campagne 'Geef regen de ruimte' vanuit Waterproof030 en via subsidieregelingen zoals onze groene dakensubsidie.

Gezond water in Utrecht

Samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat zetten we ons in om de kwaliteit van het water goed te houden, zodat het geschikt is en blijft voor planten en dieren en voor recreatie zoals zwemmen. Ook dit is een grote opgave, omdat een warmer klimaat invloed heeft op de waterkwaliteit. Gelukkig krijgen we hierbij hulp van tientallen inwoners, die regelmatig de kwaliteit van het water in hun buurt meten en aan ons doorgeven of helpen om oevers en sloten beter in te richten. Ik ben trots op hun inzet en alles dat we samen al doen!



Kees Diepeveen
Wethouder wonen, Merwedekanaalzone,
openbare ruimte en versnelling Overvecht



Een blik vanuit Park Watertoren richting de Moezeldreef

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Deze Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. De visie is hiermee onderdeel van de gemeentelijke Omgevingsvisie voor het thema water en riolering. Bij de visie hoort een Programma Water en Riolering, waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en financiering voor de komende vijf jaar worden vastgelegd. Met de indeling in een visie en een programma voldoen we aan de eisen van de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 ingaat.

De Visie Water en Riolering vormt samen met het Programma Water en Riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. Deze wettelijke verplichting verdwijnt met de invoering van de Omgevingswet.

Wat willen we bereiken

Utrecht wil een gezonde stad zijn voor iedereen. Voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht betekent dit dat we streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Het opwarmende klimaat stelt ons voor twee belangrijke opgaven. Enerzijds willen we het verder opwarmen van het klimaat zoveel mogelijk voorkomen. Dit moeten we doen door de kringlopen voor water, materiaal en energie zoveel mogelijk te sluiten. Anderzijds moeten we ons water- en rioleringssysteem aanpassen aan het opwarmende klimaat, met vaker extreem weer zoals hevige neerslag en langdurige droogte. Dit doen we in een snelgroeiende stad, wat vraagt dat we zoveel mogelijk functies combineren en de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. En omdat de toekomst nog onzeker is, moeten onze systemen flexibel zijn om ze aan te kunnen passen aan de eisen en wensen van morgen.

Vervangingsopgave riolering kans om toekomstbestendig te worden

Het meeste afval- en hemelwater voeren we op dit moment af via de riolering, een grotendeels ondergronds buizenstelsel van 1.300 km lang, met een vervangingswaarde van bijna 2 miljard euro. De komende 30 jaar gaan we bijna 500 km riolering vervangen. Dit is alle riolering die tegen die tijd meer dan 70 jaar oud is. Dit gaan we in de komende 15 jaar in een steeds hoger tempo doen. Van 5 km per jaar in 2020 naar 18 km per jaar in 2035. Dat tempo houden we daarna aan. Deze sterke toename van de vervangingsinspanning is nodig, omdat er vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw veel meer riolering is aangelegd dan in de oorlogsjaren.

De vervangingsopgave is niet alleen een kostenpost, maar ook een grote kans om het rioleringssysteem toekomstbestendig te maken en een bijdrage te leveren aan andere maatschappelijke opgaven, zoals het klimaatbestendiger, verkeersveiliger, groener en meer natuurinclusief maken van de openbare ruimte. Dit doen we door:

- Bij de rioolvervanging zoveel mogelijk werk met werk te maken en een belangrijke impuls te geven aan het opknappen en waar nodig herinrichten van de openbare ruimte (het principe van ontwikkelend beheer);
- De riolen waar afvalwater en hemelwater nog via dezelfde buis worden afgevoerd naar de rioolwaterzuivering te splitsen in een vuilwater- en een hemelwaterriool. Het hemelwater is relatief schoon en hoeft helemaal niet naar de rioolwaterzuivering. Daarnaast hebben we al het hemelwater ontzettend hard nodig om in de toekomst het groen in de stad in droge periodes van voldoende water te kunnen voorzien. Met deze maatregel verminderen we de afvoer naar de zuivering en ontlasten we het bestaande rioleringssysteem. Hierdoor ontstaat ruimte in ons rioleringssysteem voor het extra afvalwater als gevolg van de groei van de stad. Het verminderen van de hoeveelheid regenwater die samen met afvalwater wordt afgevoerd, zorgt er ook voor dat de riooloverstorten bij extreme neerslag minder vaak gaan werken. Dat is goed voor de waterkwaliteit.
- Het hemelwater dat we loskoppelen voortaan vast te houden en te verwerken via de voorkeursvolgorde: 1) vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2) op maaiveld infiltreren 3) ondergronds infiltreren 4) afvoeren naar oppervlaktewater 5) afvoeren naar de rioolwaterzuivering. Hiermee houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, verminderen we de kans op droogteschade, ontlasten we het oppervlaktewatersysteem en zorgen we voor een toekomstbestendig hemelwatersysteem.
- Bij de rioolvervanging zoveel mogelijk niet functionele verharding weg te halen en te vervangen door bomen en ander groen.

Hiermee geven we invulling aan de doelstellingen uit de Visie Klimaatadaptatie voor wateroverlast en droogte en aan de doelstellingen voor een groene en toekomstbestendige stad, zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

Stimuleren en sturen initiatieven van derden

Naast het toekomstbestendig uitvoeren van onze eigen rioolvervangingen blijven we, via een financiële bijdrage, het klimaatbestendig herinrichten van andere projecten in de openbare ruimte stimuleren. Voor nieuw- en grootschalige verbouwing werken we nieuwe omgevingsplanregels uit, zodat we naast het scheiden van afval- en hemelwater voortaan ook het vasthouden van een minimale hoeveelheid hemelwater op eigen kavel of binnen een bouwplan kunnen verplichten.
Bij bestaande bouw intensiveren we onze stimuleringsaanpak via bewustwordingscampagnes zoals Waterproof030 en subsidieregelingen. Zo werken we naast de subsidieregeling groene daken een nieuwe subsidieregeling uit voor het watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed. Daarnaast werken we regels uit om bij rioolvervangingen eigenaren te kunnen verplichten om mee te werken als wij hun regenpijp aan de voorzijde van de woning willen aansluiten op een nieuw hemelwaterriool.

Grondwateroverlast

We blijven ons als eerste aanspreekpunt voor bewoners inspannen om schade als gevolg van te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte te verminderen. Nieuw is dat we ons voortaan ook inspannen om schade door te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te voorkomen. We hanteren hiervoor representatieve hoogste en laagste grondwaterstanden voor bebouwd gebied. We spannen ons samen met de waterschappen in om de grondwaterstanden binnen deze bandbreedte te laten fluctueren. We verwachten van iedereen dat ze bij nieuwe ontwikkelingen zo bouwen en inrichten dat gebouwen en het terrein bestand zijn tegen zowel hoge als lage grondwaterstanden.

Oppervlaktewater

Samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) streven we nieuwe, ambitieuzere en gedifferentieerde ecologische ambities na voor het oppervlaktewater in de stad. We willen in overeenstemming met de Kaderrichtlijn Water deze ambities uiterlijk in 2027 realiseren. Deze opgave is niet eenvoudig, omdat het opwarmende klimaat over het algemeen een negatief effect heeft op de waterkwaliteit. Samen met HDSR werken we hiervoor een maatregelenprogramma uit.

Naast de ecologische doelstellingen spannen we ons in om op de langere termijn overal de bacteriologische doelstellingen te halen die vereist zijn voor zwemwater. Hiermee willen we bereiken dat de bacteriologische kwaliteit nergens een belemmering vormt bij de afweging om veilig te kunnen zwemmen. Dit doen we door bij rioolvervanging de vuilwater- en hemelwaterstroom te scheiden waar dat nu nog niet het geval is. Hierdoor raken rioolstelsel en rioolwaterzuivering bij extreme neerslag niet meer overbelast, waardoor bij extreme neerslag via riooloverstorten geen verdund afvalwater meer op het oppervlaktewater wordt geloosd.

Financiële strategie

Het vervangen van bijna 500 km riolering in de komende 30 jaar in combinatie met het klimaatbestendig en circulair maken kost bijna 1 miljard euro. Ongeveer een kwart van dit bedrag is nodig voor de gewenste ombouw van een gecombineerd naar een gescheiden systeem en het stimuleren en subsidiëren van derden. Dit is veel geld, maar gezien de grote maatschappelijke opgaves waarvoor we staan en de kansen die de transitie biedt vinden wij dit absoluut noodzakelijk.

We verwachten dat deze aanpak leidt tot een jaarlijkse kostenstijging van 2 à 4% (exclusief inflatie). Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt, is de jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat dit beperkt blijft tot 1,5 à 2,5 % (exclusief inflatiecorrectie).

Na vaststelling van de visie starten wij een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing, die beter aansluit bij het uitgangspunt van de vervuiler betaalt voor het lozen van afvalwater en het uitgangspunt voor klimaatbestendigheid voor het lozen van hemel- en grondwater.



1

Inleiding

Utrecht is nauw verbonden met water. Zo zorgde de afdamming van de Kromme Rijn ervoor dat Utrecht in 1122 Stadsrechten kreeg en bepalen de grachten en kanalen het typerende Utrechtse karakter. Elke dag vinden diverse waterstromen hun weg door de stad via verhard oppervlak, groen, riolering, bodem en sloten en kanalen. Deze visie beschrijft hoe we met deze stromen omgaan en welke doelen we daarbij nastreven. De visie vormt daarmee de gemeentelijke visie op water en riolering in de Omgevingsvisie van Utrecht.

Foto: Een blik vanaf de Langerakbaan naar het Klifrakplantsoen

1.1 Aanleiding

Elk jaar valt er tussen de 80 en 90 miljard liter hemelwater op het oppervlak van de gemeente Utrecht. Daarnaast produceren bewoners en bedrijven in de gemeente Utrecht jaarlijks ruim 18 miljard liter huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater. Dit zijn circa 7.200 volle 50 meter zwembaden. Ook stroomt jaarlijks circa 200 miljard liter water via de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal de gemeente Utrecht in. Twee derde verlaat de gemeente weer via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal, een derde wordt gebruikt om het grondwater in de stad aan te vullen of de vijvers en sloten in Utrecht van water te voorzien. Al deze waterstromen moeten in goede banen worden geleid, zonder dat schade en overlast optreedt voor mensen, planten en dieren. Vies afvalwater wordt gezuiverd en schoon hemelwater wordt bij voorkeur nuttig gebruikt en vastgehouden in de stad. Het grond- en oppervlaktewaterpeil fluctueert binnen bepaalde bandbreedtes en de waterkwaliteit moet geschikt zijn en blijven voor planten, dieren, recreatie, drinkwaterwinning en andere functies waarvoor het bedoeld is.

Het waterbeheer is een taak waar diverse partijen bij betrokken zijn. De Rijksoverheid voor de wateren met nationaal belang zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, de waterschappen voor het zuiveren van afvalwater en het beheer van het regionale grond- en oppervlaktewatersysteem en het drinkwaterbedrijf Vitens voor het bereiden en aanleveren van schoon drinkwater. De provincie kent de functies toe aan de regionale wateren, beheert het diepere grondwatersysteem en waarborgt de veiligheid op de officiële zwemwaterlocaties.

Ook de gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. Deze visie bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze taken. De visie is samen met het Programma Water en Riolering de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019, wat hiermee komt te vervallen.

1.2 Juridisch kader

Wettelijke zorgplichten

Gemeenten hebben in de wet drie specifieke zorgplichten op het gebied van water toegewezen gekregen, te weten:

1. De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Nu vastgelegd in artikel 10.33 van de Wet Milieubeheer, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.
2. De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Nu vastgelegd in artikel 3.5 van de Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.
3. De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Nu vastgelegd in artikel 3.6 van de Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.

De zorgplichten zijn een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Dit betekent dat de gemeente niet afgerekend kan worden op het al dan niet behalen van het gewenste resultaat. In de wet is weinig vastgelegd over hoe invulling gegeven moet worden aan de zorgplicht, behalve dan dat de gemeente verplicht is dit in eigen beleid uit te werken. De gemeente heeft daarmee een grote vrijheid om de zorgplichten zelf in te vullen.

Naast de drie zorgplichten heeft de gemeente vanuit het Burgerlijk Wetboek een “zorgplicht” om de openbare ruimte veilig en bruikbaar te houden en de publieke gezondheid te waarborgen. Dit geldt dus voor alle voorzieningen die de gemeente gebruikt om invulling te geven aan de zorgplichten op het gebied van water. Het gaat hierbij om het ondergrondse rioleringssysteem, bestaande uit putten, buizen en pompen, maar ook om de bovengrondse voorzieningen zoals sloten, vijvers, greppels

of andere openbare ruimte die gebruikt wordt om regenwater af te voeren en te verwerken en de grondwaterstand te reguleren.

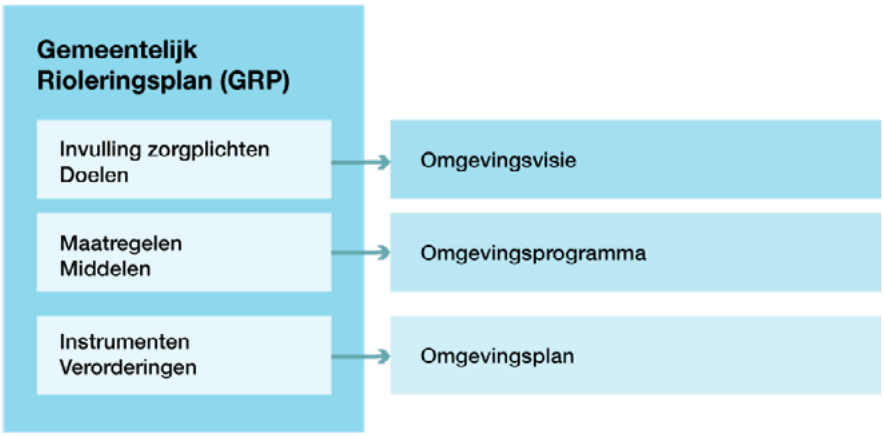
Om alle taken die voortkomen uit de drie zorgplichten op het gebied van water te kunnen financieren beschikt de gemeente over een aparte belasting, de rioolheffing (Gemeentewet artikel 228a).

Gemeentelijk Rioleringsplan en de Omgevingswet

Volgens artikel 4.22 van de Wet Milieubeheer moet elke gemeente een Gemeentelijk Rioleringsplan hebben waarin minimaal het volgende is opgenomen:

1. een overzicht van de in de gemeente aanwezige voorzieningen voor invulling van de zorgplichten.
2. een overzicht van de in de door het plan bestreken periode aan te leggen of te vervangen voorzieningen.
3. een overzicht van de wijze waarop de voorzieningen worden of zullen worden beheerd.
4. de gevolgen voor het milieu van de aanwezige voorzieningen en van de in het plan aangekondigde activiteiten.
5. een overzicht van de financiële gevolgen van de in het plan aangekondigde activiteiten.

De verplichting om een Gemeentelijk Rioleringsplan te hebben vervalt met de invoering van de Omgevingswet in 2022. Vanaf dat moment moeten beleid, maatregelen en middelen een plek krijgen in de gemeentelijke Omgevingsvisie, het omgevingsprogramma en het omgevingsplan.



Gemeentelijk Rioleringsplan en de Omgevingswet

Om die reden hebben we besloten nu geen nieuw Gemeentelijk Rioleringsplan ofwel Plan Gemeentelijke Watertaken meer op te stellen, maar het plan te splitsen in een aparte visie en een apart programma.

Deze Visie Water en Riolering vormt hiermee het gemeentelijke, thematisch water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie. De visie krijgt geen specifieke looptijd, maar wordt aangepast als daar vanuit wijziging in wet en regelgeving of beleid aanleiding toe is. We kijken in deze visie vooruit tot 2050, het jaar dat ijkpunt is voor veel maatschappelijke opgaven, zoals klimaatadaptatie en een circulaire maatschappij.

Gelijktijdig met deze visie wordt het eerste Programma Water en Riolering vastgesteld. In dit programma beschrijven we de maatregelen voor de komende vijf jaar en de middelen die daarvoor nodig zijn. Het programma wordt vervolgens jaarlijks bij de Voorjaarsnota geactualiseerd en bestuurlijk vastgesteld en is daarmee tevens de onderbouwing van de gemeentelijke rioolheffing die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

Het Programma Water en Riolering geeft ook nadere invulling aan artikel 2 van de gemeentelijke Financiële verordening, waarin de verplichting tot een programmabegroting staat opgenomen. En aan de verplichting in artikel 17.2 van deze verordening dat ten minste eens in de vier jaar een Nota Rioleringsplan wordt voorgelegd aan de raad.

Een deel van het beleid in de visie wordt vertaald in regels die juridisch afdwingbaar zijn. We kiezen ervoor om geen gebruik meer te maken van de wettelijke bevoegdheid een hemel- en grondwaterverordening op te stellen, maar nemen deze regels meteen op in Omgevingsplanregels onder de Omgevingswet. Hiermee is de rechtszekerheid en de afstemming van deze regels met andere gemeentelijke regels in het fysieke domein en daarmee de handhaafbaarheid beter gewaarborgd.

Verhouding tot andere visies en ander waterbeleid

Deze Visie Water en Riolering gaat over de taken die voortkomen uit de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van water en riolering. De visie beperkt zich daarmee tot de taken die deels of volledig gefinancierd worden uit de gemeentelijke rioolheffing. Gevolg is dat het gebruik van het gemeentelijke water voor recreatie, wonen, vervoer, energie, planten en dieren etc. niet of beperkt aan de orde komt. Hiervoor wordt een aparte visie, de Visie Stadswater, opgesteld.

Naast de Visie Stadswater zijn er nog meer opgaven met bijbehorende visies die raken aan deze visie en uitgangspunten en ambities meegeven. De belangrijkste zijn:

- Het streven naar een klimaatbestendige stad (Visie Klimaatadaptatie Utrecht).
- Het streven naar een kwalitatief goede openbare ruimte (Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte).
- Het streven naar een beheerbare openbare ruimte (Nota Beheer Openbare Ruimte).
- Het Koersdocument voor de ontwikkeling van de stad (Ruimtelijke Strategie Utrecht).
- Het streven naar een gezonde leefomgeving (Nota “Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023”);
- Het streven naar een diervriendelijke openbare ruimte (Nota Dierenwelzijn);
- Het streven naar een toegankelijke openbare ruimte, (agenda “Utrecht voor iedereen toegankelijk”);
- Het gebruik van duurzame materialen, duurzaam opgewekte stroom etc., (Nota Utrecht Circulair 2020-2023).
- Het streven naar regie op de Ondergrond (De nog op te stellen Visie Ondergrond).

In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste opgaven uit deze visies beschreven die wij meenemen en implementeren in deze visie. Deze visie gaat niet in op het waterbeleid van andere overheden, zoals de Rijksoverheid, de provincie en de waterschappen. Zij leggen hun waterbeleid vast in eigen visies en/of plannen. Wel houden we in deze visie rekening met het beleid van deze overheden en stemmen ons beleid daarop af.

1.3 Proces

De gemeenteraad stelt de Visie Water en Riolering vast. Zowel de Wet Milieubeheer als de Omgevingswet vereisen betrokkenheid van gedeputeerde staten en water- en zuiveringsbeheerders bij het plan. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht zijn het bevoegd gezag met betrekking tot het nationale en regionale grond- en oppervlaktewatersysteem in de gemeente Utrecht. Daarnaast beheert Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden alle rioolwaterzuiveringen binnen de gemeente. Deze partijen zijn bij workshops in het voortraject betrokken en hebben een conceptversie en de inspraakversie van de visie ter commentaar ontvangen. Waar nodig zijn onderdelen van het plan met partijen besproken. De inspraakreacties zijn per reactiebrief beantwoord en hebben, indien aangegeven, geleid tot aanpassing van deze visie.

Ook alle bewoners en andere geïnteresseerden hebben de gelegenheid gehad om via de inspraakprocedure van 17 juni t/m 29 juli 2021 te reageren op de visie. Deze reacties zijn verwerkt in de reactienota en waar nodig in deze visie.

Bij het opstellen van deze visie is nauw samengewerkt met de opstellers van de gemeentelijke Visie Klimaatadaptatie. Hiermee is een integrale aanpak geborgd om de gemeente klimaatbestendig te maken. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met diverse andere gemeentelijke plannen, zoals het Groenstructuurplan, de Nota Volksgezondheid, de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Nota Beheer Openbare Ruimte.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken komen achtereenvolgens aan bod:

- Hoofdstuk 2: Een beschrijving van het Utrechtse watersysteem
- Hoofdstuk 3: De maatschappelijke opgaven waarmee rekening is gehouden.
- Hoofdstuk 4: Onze ambitie
- Hoofdstuk 5: De belangrijkste beleidskeuzes.
- Hoofdstuk 6: De financiële strategie om invulling te geven aan de visie en ambitie

De bijlagen geven een overzicht van het bestaande rioleringssysteem, de rioolvervangingskaart 2022 - 2050, kaarten met de belangrijkste opgaven voor wateroverlast en water vasthouden en de ambitiekaart voor de Utrechtse oppervlaktewaterkwaliteit.



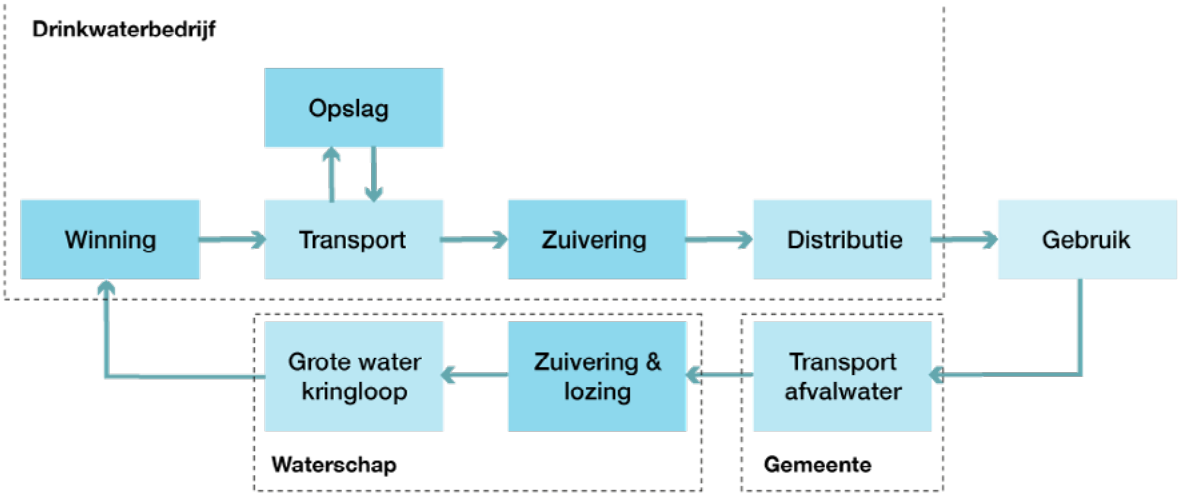
2

Het Utrechtse watersysteem

Het Utrechtse watersysteem is te verdelen in een afvalwatersysteem, een hemelwatersysteem, het grondwatersysteem en het oppervlaktewatersysteem. In onderstaande paragrafen gaan wij hier nader op in.

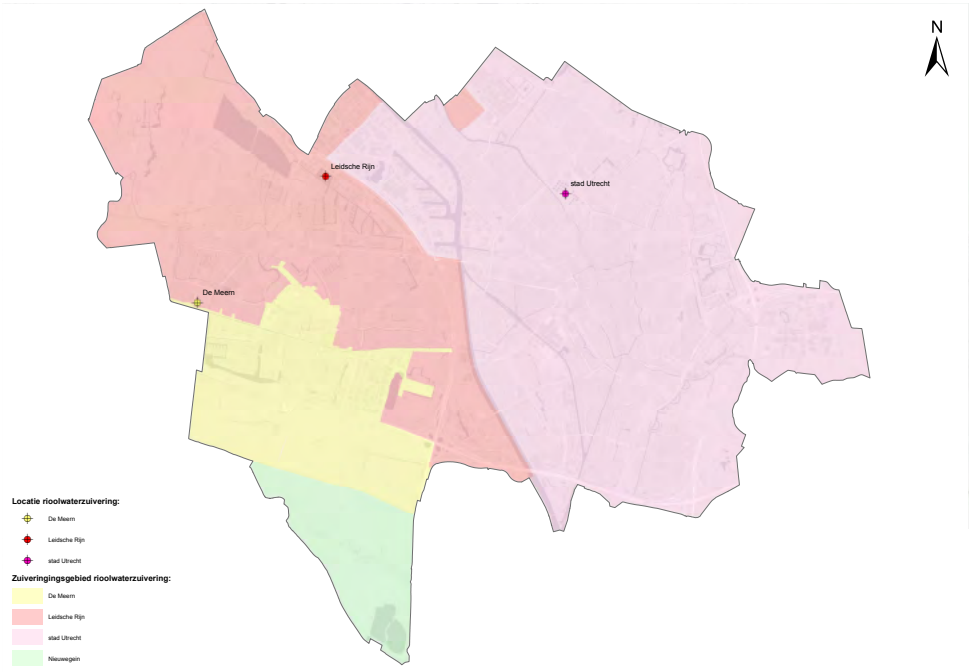
Foto: De pompenkelder van rioolgemaal Europaplein na renovatie

2.1 Het afvalwatersysteem



De drink- en afvalwatercyclus, ook wel waterketen genoemd

Bewoners en bedrijven in de gemeente Utrecht produceren jaarlijks ruim 18 miljard liter aan huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater. Vanuit ruim 160.000 percelen wordt dit afvalwater geloosd op de openbare riolering van de gemeente. We transporteren het afvalwater vervolgens via ruim 900 km vrijverval riolering (riolering waarbij het water wordt getransporteerd door de zwaartekracht), bijna 700 rioolgemalen en pompunits en circa 150 km persleiding (riolering waarbij water wordt getranporteerd door het creëren van een kunstmatig drukverschil) en 10 eindgemalen (laatste gemaal voor zuivering) naar de drie rioolwaterwaterzuiveringsinrichtingen (rwzi's) binnen de gemeente Utrecht. Deze drie rwzi's staan aan de Brailledreef (voor de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en Lageweide), de Proostwetering (voor Leidsche Rijn en Vleuten) en de Zandweg (voor De Meern). Het afvalwater van een deel van de polder Rijnenburg wordt afgevoerd naar de rwzi van Nieuwegein. Van zes percelen buiten de bebouwde kom wordt het afvalwater niet afgevoerd naar een rwzi. Deze beschikken over eigen installaties voor de behandeling van afvalwater.



Zuiveringsgebieden met de locaties van de rioolwaterzuiveringen

De circa 18 miljard liter afvalwater die we jaarlijks inzamelen en afvoeren naar de rwzi's, wordt vermengd met 10-15 miljard liter hemel- en grondwater. Voor een groot deel is dit bewust en historisch zo gegroeid. Tot begin jaren negentig van de vorige eeuw werd hemelwater vanwege de mogelijke verontreinigingen deels of volledig naar de rwzi afgevoerd. Tot in de jaren zeventig zelfs via dezelfde buis als het afvalwater. We noemen een dergelijk riool een gemengd riool. Momenteel hebben we daar nog 626 km van in Utrecht. Op het gemengde riool was in 2019 nog 1.532 ha verhard oppervlak aangesloten.

	RWZI Utrecht	RWZI LR + Vleuten	RWZI De Meern	Totaal
Inwoners per 1-1-2019	260.724	66.477	20.467	347.668
Vuilwater inwoners 2019 (m3/jaar)	11,4 mln	2,9 mln	0,9 mln	15,2 mln
Vuilwater grote lozers 2019 (m3/jaar)	n.b.	n.b.	n.b.	3,1 mln
Verhard oppervlak op gemengd riool [ha]	1.418	61	54	1.532

Verdeling afvalwater over de rioolwaterzuiveringen

Hoewel het gemengde riool goedkoop is in aanleg en relatief weinig ruimte inneemt, heeft het een aantal nadelen. De belangrijkste zijn:

- Op jaarbasis gaat 90-95% van de ingezamelde neerslag naar de zuivering, terwijl dit relatief schoon water is wat meestal geen zuivering nodig heeft. Het transport en de zuivering kost geld en extra ruimte op het terrein van de zuivering en het zuiveringsproces wordt er minder efficiënt van.
- Als het hard regent kan het riool niet al het hemelwater verwerken. In dat geval wordt verdund afvalwater via overlopen, de zogenaamde overstorten, ongezuiverd geloosd op oppervlaktewater. In Utrecht hebben we 156 gemengde overstorten. Om de grootste overlast door vervuiling tegen te gaan zijn achter de belangrijkste overstorten 18 extra bassin aangebracht, de zogenaamde bergbezinkbassins. Hetzelfde gebeurt bij de rioolwaterzuiveringen. Ook daar kan bij een hevige bui niet al het water worden gezuiverd en wordt een dee ongezuiverd of beperkt gezuiverd rechtstreeks geloosd op oppervlaktewater.

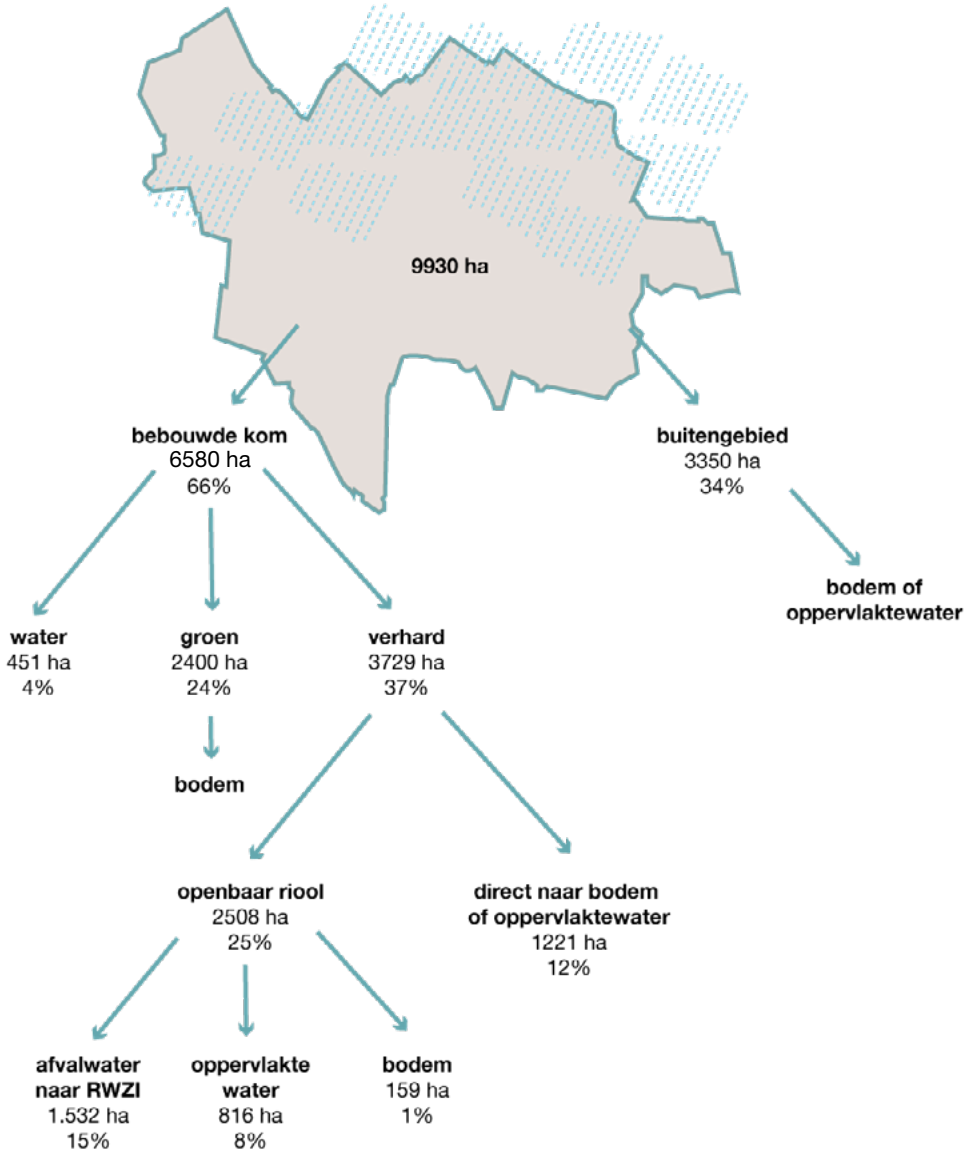
Vanwege deze nadelen gebruiken we vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw aparte buizen om afvalwater en hemelwater in te zamelen en af te voeren. Vanaf 1991 geldt voor nieuwbouw de verplichting om regenwater en afvalwater op perceelniveau apart in te zamelen, tenzij de nieuwbouw werd aangesloten op een gemengd openbaar riool. Vanaf 2012 moet bij nieuwbouw afvalwater en hemelwater in alle gevallen gescheiden ingezameld en aangeleverd worden op het openbare riool.

Naast het bewust ingezamelde hemelwater, wordt soms ook onbewust hemel-, grond- en oppervlaktewater afgevoerd naar de rwzi's. Dit zogenaamde rioolvreemde water kan komen door foutieve aansluitingen, lekkende rioolbuizen of oppervlaktewater wat bij de overstorten naar binnen lekt. In 2011 hebben we die laatste stroom sterk teruggebracht door diverse overstorten te verhogen.

2.2 Het hemelwatersysteem

Van de 9.930 ha gemeenteoppervlak behoort anno 2020 ongeveer tweederde (6.580 ha) tot de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom infiltreert vrijwel al het hemelwater rechtstreeks in de bodem of wordt direct geloosd op de aanwezige sloten. In principe zamelen we buiten de bebouwde kom geen hemelwater in om af te voeren naar de rwzi's.

Van het oppervlak binnen de bebouwde kom is anno 2020 bijna 57% ofwel 3.729 ha verhard. Bijna 7% is water (451 ha) en de resterende 36,5% (2.400 ha) is groen. Het hemelwater van 1.532 ha verharding binnen de bebouwde kom gaat via de gemengde riolen nog naar de rwzi's. Dit hemelwater wordt vervolgens na zuivering geloosd op de Vecht, de Leidsche Rijn of het Amsterdam-Rijnkanaal en verlaat de stad richting de Noordzee. Onze bodem en het groen hebben er dus geen profijt van. Het hemelwater van de resterende verharding binnen de bebouwde kom infiltreert (deels) boven- of ondergronds in de bodem via waterpasserende verharding, greppels of andere infiltratievoorzieningen of wordt via 375 km aan ondergrondse hemelwaterleidingen geïnfiltreerd of rechtstreeks geloosd op de sloten, vijvers, grachten en kanalen in de stad.

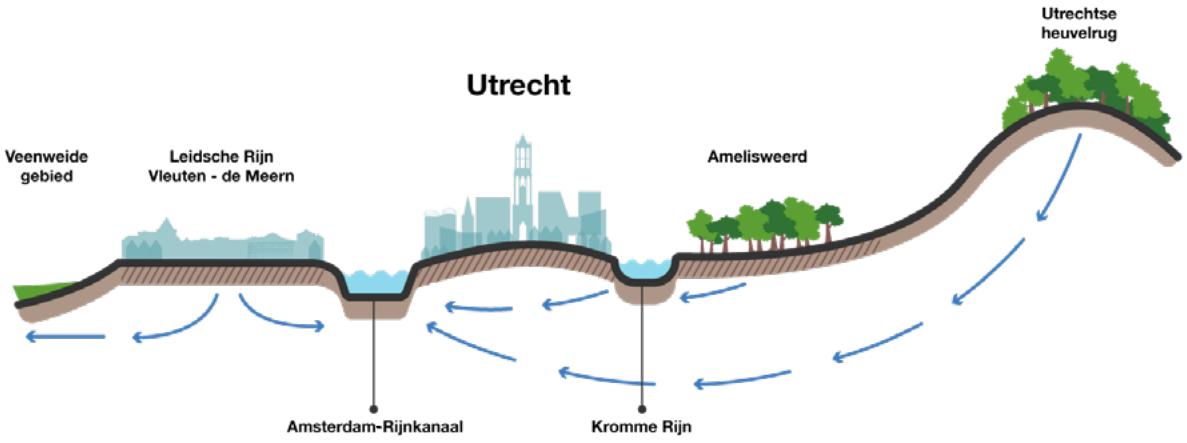


De verwerking van hemelwater in de gemeente Utrecht

2.3 Het grondwatersysteem

Utrecht ligt aan de westelijke voet van de Utrechtse heuvelrug. Omdat water van hoog naar laag stroomt, stroomt het diepere grondwater hierdoor hoofdzakelijk van oost naar west. Naast de diepere grondwaterstroming kent de stad ondiepe grondwaterstromingen. Die ondiepe grondwaterstromingen worden veroorzaakt door regenwater dat infiltreert in de stad. Maar ook een aanzienlijk deel van het Kromme Rijnwater dat de stad in stroomt infiltreert in de Binnenstad.

Het Amsterdam-Rijnkanaal fungeert als een grote drain voor de stad. Het diepere grondwater vanaf de Heuvelrug wat nog niet aan de oostrand van de stad naar boven is gekomen wordt voor een belangrijk deel afgevangen door het Amsterdam-Rijnkanaal en afgevoerd naar de Noordzee. Het resultaat is dat het grondwaterpeil in het grootste deel van de stad fluctueert tussen het niveau van de Kromme Rijn (NAP +0,58 m) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 m). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. De diep gelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen heeft bijvoorbeeld een grote invloed op de grondwaterstanden in het noordelijke deel van Overvecht



Dwarsdoorsnede van het grondwatersysteem in de gemeente Utrecht

Op de plekken waar nu of vroeger de Rijn gelopen heeft is in Utrecht klei afgezet. Deze kleilaag is op sommige plekken tot 4 meter dik. Onder de kleilaag ligt over het algemeen een goed doorlatend zandpakket met een dikte van 50-60 meter. Aan de west- en noordrand van de stad begint het veenweidegebied en is er naast klei in de bovenste lagen een veenlaag aanwezig. In het bebouwde deel van Utrecht is voor de bouw in meer of mindere mate bovenop de klei- of veenlaag een goed doorlatende zandlaag aangebracht variërend in dikte tussen enkele decimeters tot 1,5 meter. De dikte van deze zandlaag bepaalt over het algemeen of drainage nodig is om hoge grondwaterstanden te voorkomen. Anno 2021 ligt er in Utrecht 239 km aan drainage, waarvan het overgrote deel in Leidsche Rijn. Hier is over het algemeen bij de bouw veel minder opgehoogd dan in oudere stadsdelen als Kanaleneiland en Overvecht.

2.4 Het oppervlaktewatersysteem

Het oppervlaktewatersysteem in Utrecht is te verdelen in drie deelsystemen, die alle drie uiteindelijk gebruik maken van het Amsterdam-Rijnkanaal om het water af te voeren naar de Noordzee. Het eerste gebied ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt vrijwel volledig gevoed door de Kromme Rijn. Elke seconde komt via de Kromme Rijn 6.000 - 8.000 liter water de stad in. Dit water is relatief voedselrijk als gevolg van de landbouw in het Kromme Rijngebied en diverse rioolwaterzuiveringen die lozen op de Kromme Rijn. Het relatief voedselrijke water van de Kromme Rijn is daarmee een bepalende factor voor de kwaliteit van het water in dit deel van de stad.

Onder normale omstandigheden verlaat het water de stad weer via de Vecht. Bij hevige neerslag fungeert de Muntsluis bij Oog in Al als noodoverlaat richting het Amsterdam-Rijnkanaal. In die situaties moet heel veel water in korte tijd afgevoerd worden naar het Amsterdam- Rijnkanaal om te voorkomen dat de werven in de Binnenstad onder water komen te staan. Door de zeespiegelstijging wordt het in de toekomst steeds moeilijker om het water van het Amsterdam-Rijnkanaal via het Noordzeekanaal af te voeren naar de Noordzee. Mogelijk dat hierdoor de afvoer via de Muntsluis in de toekomst beperkt gaat worden. Lopend onderzoek zal dit uitwijzen.

Het tweede deelsysteem is het noordelijk deel van Leidsche Rijn. Dit systeem laat zich meer omschrijven als een infiltratie en circulatiesysteem. Het regenwater infiltreert in het gebied via ondiepe greppels, de zogenaamde wadi's en andere infiltratievoorzieningen. Het grondwater komt vervolgens weer naar boven op de laagste plekken, de Haarrijnseplas en de wijk Terwijde. Het oppervlaktewater wordt zoveel mogelijk binnen Leidsche Rijn vastgehouden en onder invloed van de zwaartekracht en een opvoergemaal gecirculeerd. Het systeem is zeer toekomstbestendig ontworpen, omdat er bij droogte nauwelijks water ingelaten hoeft te worden en bij zware regenval nauwelijks water afgevoerd hoeft te worden naar het Amsterdam-Rijnkanaal. De waterkwaliteit wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteit van de neerslag en het grondwater. Hierdoor is het water in dit systeem veel voedselarmer dan het water ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal waar de kwaliteit wordt bepaald door het Kromme Rijnwater.

Het derde systeem is het systeem rondom De Meern ten zuiden van de Leidsche Rijn en een deel van polder Rijnenburg. Dit systeem wordt op diverse plekken gevoed en doorgespoeld met water uit de Leidsche Rijn en daarmee het Amsterdam-Rijnkanaal.



Het oppervlaktewatersysteem in de gemeente Utrecht.

Tot voor kort werd het water ter hoogte van De Meern afgevoerd naar de polder Rijnenburg en vervolgens in westelijke richting. Vanaf 2021 ontzien we de polder Rijnenburg en gaat het water vanuit de plas Veldhuizen richting de polders bij Harmelen. Daar wordt het weer opgepompt naar de Leidsche Rijn en vervolgens weer afgevoerd naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Met deze aanpassing creëren we meer doorspoeling en daarmee een betere waterkwaliteit in de plas Veldhuizen en ontlasten we het watersysteem van Rijnenburg. Het water van het Amsterdam-Rijnkanaal water is minder voedselrijk dan dat van de Kromme Rijn, maar wel weer voedselrijker dan het door regen- en grondwater gevoede systeem in het noorden van Leidsche Rijn.

Naast deze drie grotere oppervlaktewatersystemen zijn vooral aan de noord- en oostkant van de stad diverse plekken waar sloten alleen gevoed worden door neerslag en kwelwater van de Utrechtse Heuvelrug. Op een aantal plaatsen zoals in Lunetten, is de kwel ijzerrijk, wat leidt tot troebel en bruingekleurd water. Maar op sommige plekken is de kwel helder en biedt het potentie voor flora en fauna die horen bij voedselarm water.

Het beheer en onderhoud van het Utrechtse oppervlaktewater is verdeeld over een groot aantal partijen. De kanalen met nationaal belang, het Amsterdam-Rijnkanaal en voorheen het Merwedekanaal, zijn in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat. De regionale en grotere wijkwateren in de stad zijn in beheer en onderhoud bij de waterschappen. Voor het grootste deel is dit Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Voor de Vecht en de Klopvaart is dit Waterschap Amstel, Gooi & Vecht. Het kleinere oppervlaktewater is meestal in onderhoud bij de gemeente. Maar ook (semi-)overheden als ProRail, Staatsbosbeheer, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en agrariërs hebben aanzienlijke hoeveelheden water in de gemeente in onderhoud. De gemeente Utrecht onderhoudt zelf 295 ha aan water, verdeeld over 246 km aan watergangen. Dit is ruim een derde van het wateroppervlak in de stad. Daarmee is Utrecht in de regio de gemeente met het meeste water in eigen onderhoud.



3

De opgave

Utrecht wil de komende jaren een stad blijven waar iedereen gezond stedelijk kan leven. Hiervoor moet de stad zich aanpassen aan belangrijke ontwikkelingen. Een aantal van deze ontwikkelingen betekenen forse opgaven voor het waterbeleid en -beheer van de stad. De belangrijkste zijn:

- Het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem via beheer, onderhoud en vervanging.
- De groei van de stad.
- Het realiseren van een klimaatbestendige stad.
- Het realiseren van een circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezond oppervlaktewatersysteem.

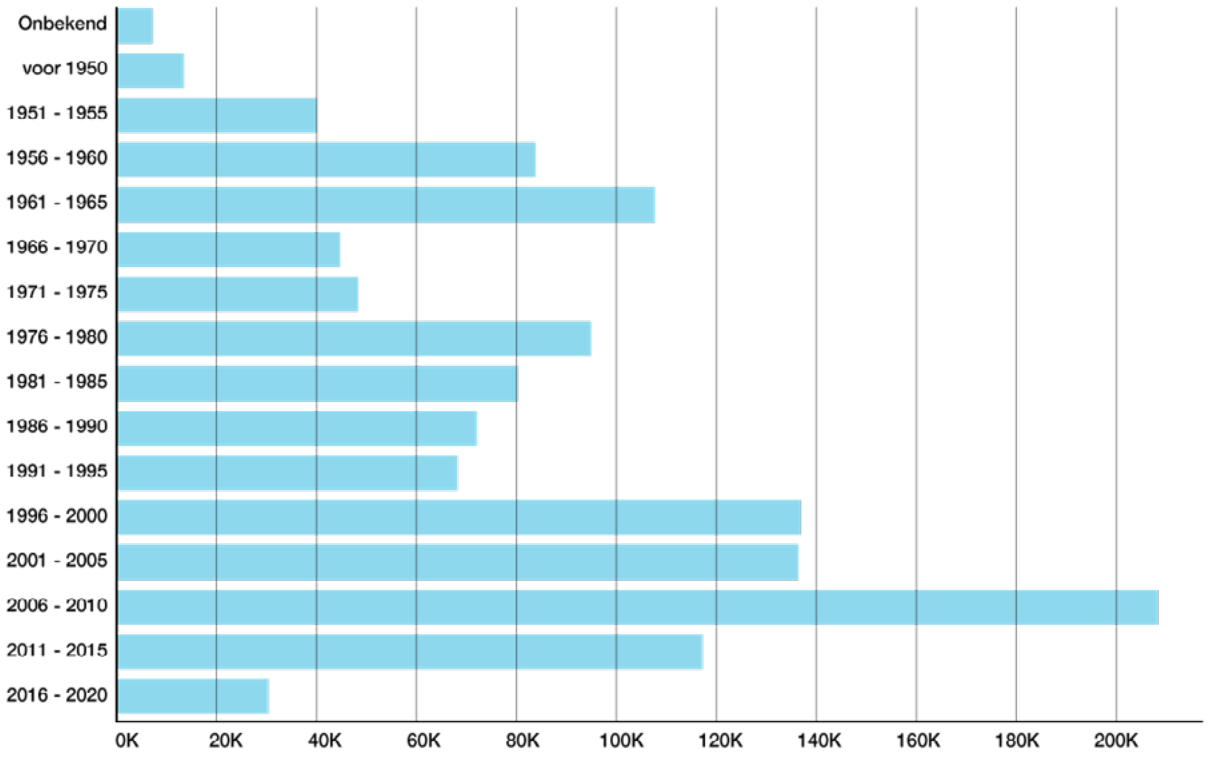
In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in. In hoofdstuk 4 en 5 en in het programma gaan we in op de vraag hoe we dat doen.

Foto: Aanleg van infiltratieriolen voor het bouwrijp maken van het Defensieterrein

3.1 Vervangingsopgave

Momenteel is het gemeentelijke hoofdrioolstelsel 1.292 km lang. Door de groei van de stad komt daar elk jaar rond de 20 km aan nieuwe riolering bij. Naast het hoofdrioolstelsel hebben we 41 km aan duikers (buisverbindingen tussen watergangen), 239 km aan drainageleidingen,149 km aan pers- en drukleidingen en 246 km aan watergangen in eigendom en beheer. De vervangingswaarde van dit systeem bedraagt bijna 2 miljard euro.

Het gemeentelijke rioleringssysteem is over het algemeen in goede staat. Zowel in het beheer en onderhoud van de hoofdriolering als dat van de watergangen is geen sprake van achterstallig onderhoud. De hoofdriolering in Utrecht gaat gemiddeld 70 jaar mee. De afgelopen jaren vervingen we vooral de riolering die voor de oorlog of in de oorlogsjaren was aangelegd. We konden volstaan met het jaarlijks vervangen van 5 km riolering om het gemeentelijk rioolstelsel op orde te houden. De komende jaren staan we voor de opgave om de riolering in de naoorlogse wijken te vervangen en te verbeteren. Omdat in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw veel meer riolering is aangelegd dan in de oorlogsjaren moeten we toewerken naar een jaarlijkse vervanging van 18 km (1.291 km/ 70 jaar), om de kwaliteit van de 1.291 km gemeentelijke vrijvervalriolering op niveau te kunnen houden.



Leeftijdsopbouw van het vrijverval rioolstelsel van de gemeente Utrecht.
De hoeveelheid riolering voor de periode 2016-2020 is nog niet compleet

Naast de vervangingsopgave van de hoofdriolering hebben we nog een aantal opgaven om de basis op orde te krijgen en te houden:

- Het meten en monitoren van de actuele toestand en functioneren van alle objecten en systemen. Dit vraagt om meetinstrumenten, meetmethodes en informatiesystemen om alle informatie op te slaan en te analyseren. En om nieuw type personeel om de informatie te genereren en te analyseren.
- Het reguliere onderhoud. De bestaande objecten en systemen hebben met regelmaat onderhoud nodig om te blijven functioneren. Dit reguliere onderhoud bestaat vooral uit reiniging en reparaties en hebben we vrijwel volledig uitbesteed aan marktpartijen. Denk hierbij aan he reinigen en repareren van rioolgemalen, straatkolken, huisaansluitingen en het maaien en schoonhouden van watergangen.
- Het groot onderhoud. Dit is ingrijpender onderhoud dat op een substantieel deel van een object wordt uitgevoerd. Bij water en riolering rekenen we alleen het baggeren van de watergangen tot het groot onderhoud, zodat ze weer aan de gewenste afmetingen voldoen en in staat zijn overtollig hemelwater af te voeren. Gemiddeld baggeren we onze watergangen eenmaal in de 8 jaar.

3.2 Groei van de stad

Veel mensen trekken naar Utrecht om hier te komen wonen en werken. Naar verwachting komen er tot 2040 60.000 woningen bij en groeit de stad van 350.000 inwoners in 2018 naar 455.000 inwoners in 2040 (MPR, 2021). Oude industriegebieden in de stad transformeren naar woon- en werkgebieden, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Hoewel er nog geen concrete plannen zijn voor de periode na 2040 gaan we er in deze visie van uit dat de stad in hetzelfde tempo zal doorgroeien.

In eerste instantie zorgt de groei van de stad voor een verdere toename van het verharde oppervlak. Dit komt door de laatste ontwikkellocaties van Leidsche Rijn. Daarna bieden de geplande binnenstedelijke ontwikkellocaties juist de mogelijkheid om verharding weg te halen en meer groene plekken in de stad te maken om elkaar te ontmoeten, te bewegen of te sporten. Met het vergroenen beperken we de piekafvoer van hemelwater in de stad en houden we het hemelwater vast waar het gevallen is.

De groei van de stad zorgt dat het aanbod aan afvalwater toeneemt. Dit geldt vooral voor de grote ontwikkelingsgebieden rondom het Merwedekanaal (Merwedekanaalzone en Beurskwartier) en heeft daarmee gevolgen voor de zuivering Utrecht. De capaciteit van het huidige afvalwatersysteem inclusief rioolwaterzuivering is echter begrensd. Om de groei aan te kunnen moet of de zuivering worden uitgebreid of moet de groei van het afvalwateraanbod gecompenseerd worden door vermindering van het aanbod aan hemelwater op de zuivering. De bouwopgave zorgt er voor dat in de ontwikkelgebieden de bestaande rioleringssystemen aangepast of vervangen moeten worden, wat de mogelijkheid biedt afvalwater en hemelwater van elkaar te scheiden en hemelwater lokaal te verwerken. De verwachte groei van het afvalwateraanbod voor de komende 20 jaar is weergegeven in onderstaande tabel en bedraagt ruim 30%.

Zuiveringsgebied	Groei aantal woningen 2020-2040	Groei aantal inwoners 2020-2040	Groei afvalwater [m3/jaar]
RWZI Utrecht	42.500	76.500	+ 3.4 miljoen (+29%)
RWZI Leidsche Rijn	16.000	28.500	+ 1,2 miljoen (+43%)
RWZI De Meern	1.500	2.500	+ 0,1miljoen (+12%)
Totaal	**60.000**	**107.500**	**+ 4.7 miljoen (+31%)**

Verwachte groei aanbod huishoudelijk afvalwater per rioolwaterzuivering van 2020 - 2040

Tot slot betekent de groei van de stad een toename van het recreatief gebruik van de openbare ruimte en daarmee ook op en in het water. Voorwaarde is dat we het water gezond houden met een goede waterkwaliteit. Mogelijk ook dat het recreatieve gebruik zorgt voor intensivering van het noodzakelijke onderhoud.

3.3 Een klimaatbestendige stad

Ons klimaat verandert. Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en meer kans op drogere zomers. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 overeen zal komen met het huidige klimaat in Bordeaux (Frankrijk) of Noord-Italië. De afgelopen jaren kregen we al een voorproefje met een hele droge zomer (2018) en extreem warme dagen (2019 en 2020). Daarnaast hadden we ook dagen met extreme neerslag (bijvoorbeeld 19 juni en 12 juli 2019). De winter 2017-2018 was daarentegen weer extreem nat.

In het bestuursakkoord Klimaatadaptatie uit 2018 hebben de overheden in Nederland afgesproken dat elke overheid uiterlijk in 2020 de gevolgen van dit extremere weer in beeld heeft gebracht via een klimaatstresstest en de ambities en aanpak heeft vastgelegd in beleid. Het resultaat van de klimaatstresstest van de gemeente Utrecht is hier te vinden.

De gemeentelijke opgave en aanpak staan beschreven in de Visie Klimaatadaptatie. De belangrijkste opgaven voor het thema water zijn:

- We spannen ons in dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
- We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.
- We spannen ons in om een minimale grondwaterstand te handhaven bij droogte
- We zorgen ervoor dat het oppervlaktewater gezond blijft.

De eerste twee opgaves zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 3 en 4. De opgave om wateroverlast te voorkomen zit verspreid over de hele stad. De opgave om 90% van het regenwater vast te houden zit grotendeels in de gebieden die voor 1970 zijn gebouwd en daarmee vooral in de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze opgave vertoont ruimtelijk een grote overlap met de rioolvervangingsopgave en ook met de vergroeningsopgave om klimaatadaptief te worden. De klimaatadaptatieopgave en de bijbehorende aanpak heeft hiermee grote gevolgen voor het gemeentelijke waterbeleid en de bijbehorende investeringen.



Een ondergelopen fietstunnel na hevige neerslag op 19 juni 2019 in Lunetten

3.4 Een circulair water- en rioleringssysteem

Een toekomstbestendig water- en rioleringssysteem betekent ook het sluiten van de kringlopen voor grondstoffen, water en energie. Dit houdt bijvoorbeeld in dat we reststoffen van onze rioleringsbuizen opnieuw inzetten als grondstof (gebeurt nu al) en eindige grondstofbronnen niet uitputten. Het rijksbeleid is om in 2050 alle grondstoffen te hergebruiken. Als gemeente hebben we ons ten doel gesteld dat per 2030 minimaal 50% van onze inkoop circulair is.

Om te komen tot een circulair water- en rioleringssysteem moeten we voldoen aan de volgende voorwaarden:

- We beperken de hoeveelheid energie, grondstoffen en water in onze systeem zoveel mogelijk.
- We halen energie, grondstoffen en water zoveel mogelijk uit duurzame bronnen.
- We winnen waar mogelijk energie, grondstoffen en water na gebruik weer terug.
- We bouwen en richten ons water- en rioleringssysteem natuurinclusief in.

Het terugwinnen van grondstoffen en warmte uit afvalwater gaat makkelijker als het afvalwater op de rioolwaterzuivering niet is gemengd met schoon hemelwater. Zoals in hoofdstuk 2.2 beschreven ligt hier nog een grote opgave, omdat momenteel nog van ruim 1.500ha verhard oppervlak het hemelwater wordt vermengd met afvalwater en wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Momenteel bestaan de buizen en putten van ons rioolstelsel voor 10% uit hergebruikte grondstoffen. Dit percentage moet de komende jaren dus nog fors verhoogd worden om de doelstelling te halen. Dit stelt eisen aan onze inkoop van materialen en aanbesteding van werken.

Andere afvalstoffen die in aanmerking komen voor hergebruik zijn de bagger uit watergangen (voor zover die voldoet aan de criteria voor hergebruik) of het maaisel van water- en oeverplanten. De afgelopen jaren is de meeste schone bagger gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse plas bij Groenekan. Nu het verondiepen van deze plas klaar is, zijn we nog op zoek naar een nieuwe locatie waar we onze bagger nuttig kunnen inzetten.

Door regenwater vast te houden en nuttig te gebruiken voor bijvoorbeeld het besproeien van de tuin of voor het spoelen van het toilet, besparen we op het gebruik van drinkwater.

3.5 Een CO_2 arm water- en rioleringssysteem

Het landelijke doel is om in 2050 95% minder CO_2 uit te stoten. De gemeente Utrecht wil dit realiseren door zoveel mogelijk energie te besparen en energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Energie afkomstig van niet-duurzame, veelal fossiele energiebronnen, zoals aardgas, wordt vervangen. Ook wil de gemeente dat er in Utrecht zo min mogelijk opgewekte energie onnodig verloren gaat. Energie opwekken doen we zo duurzaam mogelijk, bijvoorbeeld met zonnepanelen en windmolens.

De energietransitie heeft op verschillende manieren gevolgen voor het omgaan met water. Zo zijn er goede mogelijkheden om warmte en koude te winnen uit afvalwater, grondwater en oppervlaktewater (aquathermie genoemd). Daarnaast dienen we het gebruik van fossiele brandstoffen voor bijvoorbeeld de aandrijving van rioolgemalen en andere assets terug te dringen. Bij aanbestedingen van rioleringswerken stimuleren we nu al bijvoorbeeld het gebruik van elektrische voertuigen en machines. Ook liggen er kansen om werk met werk te maken bij de aanleg en vervanging van riolering en warmtenetten, het combineren van waterberging en zonnepanelen op daken en bij nieuwbouw en renovatie van bestaande bouw. Denk bij het laatste aan het inbouwen van warmtewisselaars in de afvoer van douchewater. Al deze ontwikkelingen staan nog in de kinderschoenen.

3.6 Een gezonde waterkwaliteit

De gemeente Utrecht heeft 246 km aan watergangen in onderhoud. Daarnaast maken Utrechters gebruik van watergangen die in onderhoud zijn bij de waterschappen en andere partijen zoals Rijkswaterstaat. Al deze waterlopen bepalen het karakter in de stad. Zo werd Utrecht al enkele malen uitgeroepen tot de mooiste grachtenstad van Europa. Een goede waterkwaliteit is daarbij essentieel. Een goede waterkwaliteit:

- Draagt bij aan een gezond leefklimaat en een positieve beleving van de openbare ruimte.
- Is een belangrijk voor de flora en fauna in en het recreatieve gebruik van het water in de stad.

De waterkwaliteit voldoet momenteel nog niet overal aan de Europees afgesproken chemische en ecologische doelstellingen in de Kaderrichtlijn Water (KRW). Deze doelstellingen moeten uiterlijk in 2027 gerealiseerd zijn. Voor de grotere wateren in de stad, zoals Vecht, Kromme Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal etc. liggen de doelstellingen vast op Europees niveau. Voor deze wateren geldt een resultaatsverplichting om de waterkwaliteit te halen, oftewel zijn we als overheden aanspreekbaar als we de gewenste doelstelling niet realiseren. Vooral vanwege de stikstof- en fosfaatproblematiek is dit in heel Nederland nog een forse uitdaging.

Voor de zogenaamde overige wateren (kleinere wateren) worden de doelstellingen op provinciaal niveau vastgelegd in het Bodem- en Waterprogramma van de provincie. Hiervoor geldt een inspanningsverplichting, ofwel betrokken partijen zijn niet aanspreekbaar op het resultaat, maar wel of ze zich voldoende hebben ingespannen om de waterkwaliteit te realiseren. Waterschap HDSR en de inliggende gemeenten hebben in 2014 via de regionale samenwerking afgesproken zich samen in te spannen om in de kleine wateren overal minimaal de waterkwaliteit “Zichtbaar” te realiseren.

In 2020 hebben HDSR en gemeente de doelstellingen voor de overige wateren geëvalueerd en hebben we gezamenlijk de ambitie afgesproken om waar mogelijk een hogere doelstelling na te streven. Ongeveer een derde van het Utrechtse oppervlaktewater voldoet momenteel nog niet aan de doelstellingen.

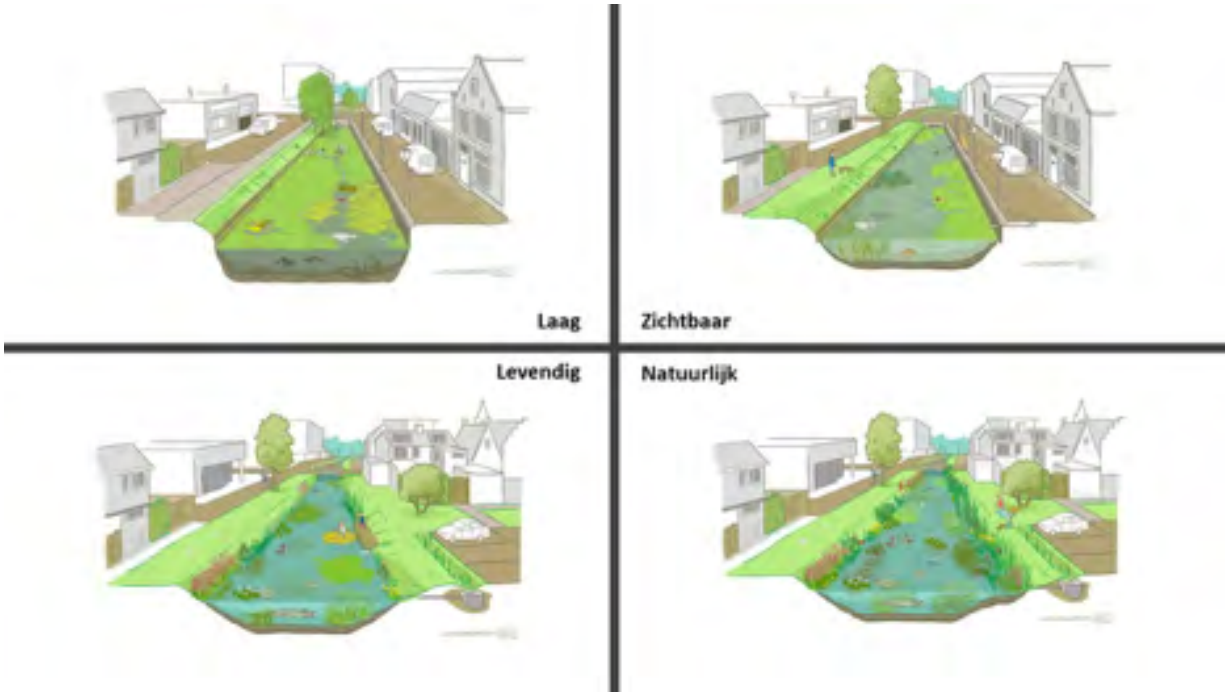


In de hete zomer van 2020 is er blauwalg geconstateerd in de Plas Veldhuizen

De hogere temperaturen en langere droge periodes als gevolg van klimaatverandering zorgen ervoor dat de waterkwaliteit van wateren die nu wel voldoen aan de doelstellingen in de toekomst onder druk komt te staan. Door de hogere temperaturen en de groei van de stad neemt het recreatieve gebruik van het water toe. Recreatief gebruik stelt vanwege de gezonheid vooral eisen aan de bacteriologische kwaliteit (zwemwaternorm) en aan de veiligheid in en om het water.

In 2018 is de Utrechtse soortenlijst van kracht geworden. Deze soortenlijst voorziet in de bescherming van drie groepen soorten planten en dieren (soorten die voorheen beschermd waren onder de Flora en faunawet, soorten die voor de gemeente Utrecht belangrijk zijn en in Utrecht voorkomende soorten die van nationaal belang zijn). Het beschermen van deze soorten en hun leefmilieus draagt bij aan het behoud van de biodiversiteit in Utrecht en past in de ambitie van gezond stedelijk leven. Dit alles stelt hogere eisen aan de waterkwaliteit in de stad en daarmee aan het waterkwaliteitsbeleid. En daarnaast aan de toegankelijkheid en inrichting van oevers en de andere onderdelen van ons water- en rioleringssysteem zoals straatkolken, putten en gemalen.

Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasieve exoten te bestrijden.



De regionale streefbeelden voor de waterkwaliteit

3.7 Klaar voor de Omgevingswet

Op 1 juli 2022 wordt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet ingevoerd. Het doel van de Omgevingswet is om de regelgeving inzichtelijker, samenhangender en meer gebiedsgericht te maken, en om sneller tot besluitvorming te komen. Om dit te bereiken, vervalt veel nationale regelgeving, wat ruimte geeft om op gemeentelijk niveau zaken gebied specifiek vast te leggen. “Decentraal, tenzij” is een belangrijk principe van de Omgevingswet.

De Omgevingswet vereist dat elke gemeente online begrijpelijke informatie over de fysieke leefomgeving aanbiedt en zo een gelijke informatiepositie voor de stad creëert. Dit vraagt dat we alle informatie over het water- en rioleringssysteem verbeteren en digitaal toegankelijk maken. De verbeterde informatie bieden we aan bij het landelijk Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Daarmee heeft iedereen via het vernieuwde Omgevingsloket toegang tot die verbeterde informatie. Zo kan iedereen snel zien wat op een bepaalde locatie wel en niet is toegestaan. Ook is er toegang tot informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, zoals gegevens over de waterkwaliteit ter plaatse. Met al deze informatie kan iedereen via het DSO een vergunning zo compleet mogelijk aanvragen of een melding doen.

Tot slot heeft de Omgevingswet gevolgen voor alle regels over de fysieke leefomgeving. In het omgevingsplan komen voortaan alle regels samen over bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en wereld erfgoed. Dat betekent dat alle water- en riolering gerelateerde regels die overkomen uit de nationale regelgeving (ook wel ‘bruidsschat’ genoemd) en de regels uit de bestaande verordeningen en bestemmingsplannen overgezet moeten worden. De regels in het omgevingsplan (bestemmingsplanregels + verordeningen + bruidsschat) moeten aansluiten bij wat in de Omgevingsvisie is opgenomen. In de bruidsschat zitten veel regels die betrekking hebben op aansluitingen en lozingen van afval-, hemel- en grondwater. Deze worden bij voorkeur bij invoering van de Omgevingswet en uiterlijk voor 2030 omgezet naar regels voor het Utrechtse Omgevingsplan.



4

Onze ambitie

Utrecht streeft naar een water- en rioleringssysteem dat gezond, robuust en toekomstbestendig is voor iedereen! In dit hoofdstuk beschrijven we wat we hier in hoofdlijnen onder verstaan.

Foto: Klimaatbestendige, groene inrichting in de Oldenburgerstraat

Een water- en rioleringssysteem dat gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen is, is een systeem:

Gezond is

- Dat veilig te gebruiken is door bewoners, gebruikers, planten en dieren en daarop is ingericht;
- Waar het ontstaan van afvalwater en afvalproducten zoveel mogelijk wordt beperkt of voorkomen.
- Waar afvalwater of afvalproducten, die toch ontstaan, zo min mogelijk zijn verontreinigd.
- Waar schone en vuile stromen zijn gescheiden en kringlopen zoveel mogelijk zijn gesloten.
- Dat flexibel is aan te passen aan de eisen en wensen van de toekomst.
- Waar verontreiniging van bodem, lucht en grond- en oppervlaktewater zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Robuust is

- Waar kleine verstoringen niet leiden tot uitval en snel en doelmatig worden verholpen. Grote verstoringen worden zoveel mogelijk voorkomen.
- Waar de aansluiting op de openbare riolering correct is uitgevoerd en zo functioneert dat iedereen er gebruik van kan maken.
- Waar de gemeentelijke zorgplichten met betrekking tot stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater doelmatig worden uitgevoerd en de maatschappelijke baten en kosten in balans zijn.
- Waar duidelijk is wie wat beheert en welke verantwoordelijkheden daaruit voortvloeien.

Toekomstbestendig is

- Dat bestand is en beschermt tegen extreem weer en het veranderende klimaat, zoals hevige neerslag en langdurige droogte.
- Dat geschikt is voor de functies waarvoor het bedoeld is. Hierbij streven we ernaar zoveel mogelijk functies te combineren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten.
- Waar de kringlopen voor water, materiaal en energie zoveel mogelijk zijn gesloten.
- Dat flexibel is aan te passen aan de eisen en wensen van de toekomst.

Voor iedereen is

- Waar iedereen gebruik van kan maken, ofwel onder voorwaarden op kan worden aangesloten.
- Waar iedereen een bijdrage aan levert, als eigenaar en/of gebruiker.
- Waar iedereen naar rato van het gebruik aan meebetaalt.

De uitwerking van deze ambities staat beschreven in het volgende hoofdstuk. Hierin staan ook de belangrijkste beleidskeuzes beschreven.



5

Beleidskeuzes

In dit hoofdstuk behandelen we het beleidskader voor de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en de uitgangspunten die we hanteren voor het onderhoud van ons oppervlaktewater. Ook geven we aan welke beleidswijzigingen we doorvoeren om invulling te geven aan de opgaves beschreven in hoofdstuk 3 en de ambities in hoofdstuk 4.

Foto: Een wadi in het midden van de Eykmanlaan voor het infiltreren van regenwater

5.1 Afvalwater

De wettelijke zorgplicht
De gemeenteraad of burgemeester en wethouders dragen zorg voor de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen, door middel van een openbaar vuilwaterriool naar een zuiveringsinrichting (Wet Milieubeheer artikel 10.33, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).

Hierbij geldt de voorkeursvolgorde zoals genoemd in artikel 10.29a in de Wet Milieubeheer. Kort samengevat is dit de volgorde:
1. Het ontstaan van afvalwater wordt zoveel mogelijk voorkomen of beperkt.
2. Als afvalwater toch ontstaat wordt het zo min mogelijk verontreinigd.
3. Afvalwaterstromen worden daarom gescheiden gehouden. Behalve als door het samenvoegen van de stromen de verwerking geen probleem ondervindt.

Naast de zorgplicht die de gemeente heeft, heeft ook een gebouw- en perceeleigenaar een wettelijke zorgplicht voor het functioneren van de riolering op het eigen terrein of gebouw.

5.1.1 Inzameling afvalwater
We maken onderscheid tussen de bebouwde kom en het buitengebied, en tussen huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater.

Binnen de bebouwde kom
Binnen de bebouwde kom moet huishoudelijk afvalwater op de riolering worden geloosd. Wij zorgen voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater en transport naar een centrale zuivering. Binnen de bebouwde kom staan wij in principe geen andere zuiverende voorziening toe (zoals een IBA) die ervoor zorgt dat er geen ongezuiverd afvalwater in het milieu terecht komt, tenzij deze voorziening een gelijkwaardig alternatief vormt voor de centrale zuivering van het waterschap. Dit betekent ook dat wij op dit moment binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

Voor bedrijfsafvalwater geldt dat wij in ieder geval afvalwater inzamelen dat vergelijkbaar is met huishoudelijk afvalwater. Ook ander bedrijfsafvalwater dat niet lokaal kan worden teruggebracht in het milieu wordt ingezameld, tenzij dit ten koste gaat van het doelmatig functioneren van de vuilwaterriolering of de rioolwaterzuivering. In dat geval weigeren wij nieuwe aansluitingen van bedrijven en beëindigen wij bestaande aansluitingen. De eigenaar is dan zelf verantwoordelijk voor de behandeling van het afvalwater. Wij volgen hierbij de landelijke wet en regelgeving voor lozingen op het openbare vuilwaterriool. Daar waar die met de invoering van de Omgevingswet vervalt, nemen wij de landelijke regels op in onze lokale regelgeving.

Buiten de bebouwde kom
Voor het gebied buiten de bebouwde kom geldt dat wij huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater dat daar qua biologische afbreekbaarheid op lijkt, inzamelen en afvoeren, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden.

Deze omstandigheden zijn:
- De capaciteit van het bestaande openbare vuilwaterriool is niet toereikend;
- Een decentrale zuiveringstechniek levert een vergelijkbaar of beter resultaat op als de centrale zuivering van het waterschap.

Dit betekent ook dat we bij grotere nieuwbouwlocaties buiten de bestaande bebouwde kom samen met het waterschap de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen zullen onderzoeken.

Verdeling verantwoordelijkheden

Het beheer en onderhoud van de leiding tussen een particulier gebouw en het openbare vuilwaterriool is verdeeld in een particulier deel en een openbaar deel. Het overdrachtspunt ligt maximaal 0,5 m van de perceelgrens. De eigenaar of gebruiker van het perceel is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van het particuliere deel, de gemeente voor het openbare deel. Als er verstoppingen optreden in het openbare riool zorgt de gemeente ervoor dat er zo snel mogelijk, maar in elk geval binnen 24 uur weer geloosd kan worden.

Wij zorgen ervoor dat elk perceel en woonboot binnen 40 m van de erfgrens via een vrijvervalriool of een pomp kan aansluiten op de openbare riolering. Daar waar nog geen openbare riolering ligt, leggen we die aan, tenzij de bijzondere omstandigheden gelden zoals hiervoor aangegeven.



Het vervangen van het gemengde riool in de Zeeheldenbuurt door gescheiden riolering

5.1.2 Transport afvalwater

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 voldoet ons afvalwatersysteem nog niet overal aan de principes van een circulair systeem, waarbij schone en vuile waterstromen zijn gescheiden. Zo zamelen we nog bij 626 km riool vuilwater via dezelfde buis als hemelwater in en transporteren het naar de zuivering. Ook moeten we om de kwaliteit van de gemeentelijke vrijvervalriolering op niveau te houden, zoals beschreven in paragraaf 3.1, op termijn toewerken naar een jaarlijkse vervanging van 18 km. Beide constateringen brengen ons tot beleidskeuze 1, 2 en 3:

Beleidskeuze 1:
We verhogen de jaarlijkse vervangingsopgave van de riolering.

We maken de keuze om vanaf nu te starten met het vervangen van de naoorlogse riolering en voeren daarbij het vervangingstempo jaarlijks op van 5 km in 2020 naar 18 km in 2035.
De belangrijkste overwegingen om dit te doen zijn:

- In veel naoorlogse wijken als Kanaleneiland en Overvecht vinden de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats, is veel groot onderhoud aan de wegen nodig en liggen veel maatschappelijke opgaven. Door nu te starten met vervanging en het verhogen van onze inspanning kunnen we inspelen op deze opgaven en geven we een sterke impuls aan de benodigde vernieuwing van de openbare ruimte.
- Met het huidige vervangingstempo van 5 km per jaar lukt het niet om alle naoorlogse riolering op tijd te vervangen, waardoor achterstallig onderhoud gaat ontstaan. Bijna 300 km riolering is aangelegd in de naoorlogse periode tot 1970. Deze riolering gaat theoretisch nog minimaal mee tot 2040. In het huidige tempo van 5 km per jaar hebben we dan maar 100 km vervangen.
- Het opvoeren van de vervangingsinspanning vraagt tijd. Zo is extra personele capaciteit nodig en wordt bij integrale projecten de voorbereidingstijd langer. Daarnaast zal ook de stad moeten wennen aan een groter aantal straten dat jaarlijks onder handen wordt genomen. Daarom kiezen we voor geleidelijk opvoeren en trekken we er 15 jaar voor uit.

Onze meerjarenplanning en financiële raming is erop gericht dat we tot 2040 alle riolering vervangen die voor 1971 is aangelegd en voor 2050 alle riolering die voor 1981 is aangelegd. Daarbij geldt altijd dat de actuele technische staat van riolen ons kan dwingen om van de voorgenomen vervangingsplanning af te wijken. Zo kan het zijn dat we genoodzaakt zijn om voor 2040 al slechte riolering te vervangen die pas na 1971 is aangelegd, zoals we nu doen in de buurt Veldhuizen in De Meern. Ook kan het zijn dat we vanwege het risico op wateroverlast eerst op andere plekken aan de slag moeten. We monitoren de staat van de riolen ouder dan 70 jaar om te zorgen dat we geen risico lopen als we die langer in gebruik hebben. Daarom actualiseren we het meerjarenprogramma elk jaar.

Onder vervangen verstaan we ook het handhaven en verstevigen en renoveren van de bestaande buis zodat deze weer minimaal 70 jaar meekan. Dit noemen we relinen. De keuze om te kiezen voor relinen in plaats van vervangen hangt af van een groot aantal factoren, zoals de ligging en toestand van het bestaande riool, mate van overlast bij vervanging en het verschil in kosten en is altijd een maatwerkafweging.

We kiezen ervoor om in 15 jaar de vervangingsinspanning te verhogen van 5 km naar 18 km per jaar en om daarna dit tempo vast te houden. Een snellere verhoging dan 15 jaar is niet nodig om de doelstelling te behalen en heeft grote organisatorische en financiële gevolgen. Het voorgestelde vervangingstempo is weergegeven in onderstaande tabel. Waar deze riolen zich bevinden is te vinden op de kaart in bijlage 2.

Jaar	Totaal vervangen vanaf 2021 [km]	Totaal gemengd vanaf 2021 [km]	Totaal vuilwater vanaf 2021 [km]	Totaal hemelwater vanaf 2021 [km]
2025	50	48	1	1
2030	118	116	1	1
2035	200	190	5	5
2040	289	269	10	10
2050	469	343	55	71

De voorgenomen hoeveelheid te vervangen riolering per 5 jaar

Beleidskeuze 2:
We streven bij vervanging om zoveel mogelijk werk met werk te maken.

Het uitgangspunt bij rioolvervanging is dat we zoveel mogelijk werk met werk maken (ontwikkelend beheer). We sluiten aan bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beheeropgaves. De afgelopen jaren hanteerden we als uitgangspunt vanuit duurzaamheid en kostenbesparing dat we pas het riool vervangen als het technisch op was. We wijzigen dit uitgangspunt. Door niet alleen te kijken naar wat het doelmatigst is voor het rioleringssysteem, maar naar wat het doelmatigst is voor de stad. We gaan eerder tot vervanging over als de overige openbare ruimte op de schop gaat of als vervanging zoveel maatschappelijke baten oplevert dat de kosten van vroegtijdige vervanging daar tegenop wegen.

Om te voorkomen dat we bij elke herinrichting van de openbare ruimte ook het riool vervangen, hanteren we voortaan als uitgangspunt dat we alleen vervangen als het riool binnen 20 jaar aan vervanging toe is. Uitgaande van de huidige technische levensduur van 70 jaar, betekent dat voor vervanging de riolen minimaal 50 jaar moeten oud zijn. Bij noodzakelijke vervanging van riolen jonger dan 50 jaar vanwege een gewenste herinrichting of andere ontwikkeling, blijft het uitgangspunt dat de initiatiefnemer betaalt. Dit beleid werken we uit in een nog vast te stellen verlegregeling.

Werk met werk maken betekent ook dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals beschreven in hoofdstuk 3, te weten klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.

Beleidskeuze 3:
Bij vervanging is het scheiden van afvalwater en hemelwater het uitgangspunt.

We hanteren voortaan als uitgangspunt dat we bij vervanging van een gemengd riool in de openbare ruimte aparte riolen voor vuilwater en hemelwater terugleggen. We wijken hier alleen vanaf als:

- Er onvoldoende ruimte is voor een dubbel systeem, bijvoorbeeld in zeer smalle straten.
- Het te vervangen tracé kort is en de omliggende riolering nog niet aan vervanging toe is, waardoor het niet mogelijk is een goede nieuwe afvoerroute te maken voor het hemelwater richting oppervlaktewater. Bij voorkeur werken we buurtgewijs.
- De kosten te hoog worden. Uitgangspunt is dat we het in elk geval doen als het kan voor minder dan een vastgesteld eenheidsbedrag per los te koppelen m² oppervlak. Bij hogere kosten maken we altijd de afweging of de kosten opwegen tegen de baten.
- Het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.

We hanteren dit uitgangspunt ook als er grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden, waarbij er kansen zijn om het hemelwater voortaan apart in te zamelen en te verwerken. We werken dit verder uit in het Programma Water en Riolering. Daarin leggen we ook het eenheidsbedrag vast.

5.2 Hemelwater

De wettelijke zorgplicht

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater, voor zover van degene die zich daarvan ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen, redelijkerwijs niet kan worden gevergd het afvloeiend hemelwater op of in de bodem of in het oppervlaktewater te brengen. Onder het verwerken van hemelwater kunnen in ieder geval de volgende maatregelen worden begrepen: de berging, het transport, de nuttige toepassing, het, al dan niet na zuivering, terugbrengen op of in de bodem of in het oppervlaktewater van ingezameld hemelwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk. (artikel 3.5 Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).

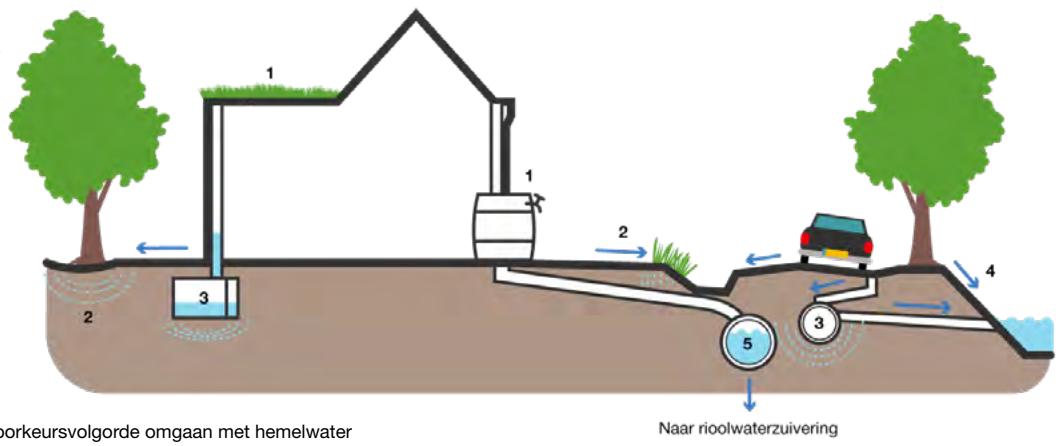
Hierbij gelden de beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in het landelijke hemelwaterbeleid van 21 juni 2004:

1. Vervuiling van hemelwater wordt zoveel mogelijk beperkt of voorkomen.
2. Hemelwater wordt waar mogelijk ter plekke in de bodem geïnfiltreerd of in het oppervlaktewater gebracht.
3. Hemelwater wordt zoveel mogelijk gescheiden van afvalwater ingezameld en afgevoerd
4. De daadwerkelijke keuze wordt gebaseerd op een integrale afweging op lokaal niveau.

5.2.1 Voorkeursvolgorde

Zoals in de Visie Klimaatadaptatie beschreven scherpen we de voorkeursvolgorde uit het landelijke hemelwaterbeleid aan om schade door droogte tegen te gaan. Vanuit dat perspectief heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Daarnaast heeft infiltratie ook de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag. Dit leidt tot de volgende voorkeursvolgorde:

1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken
2. Op maaiveld infiltreren
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
4. Verwerken in het oppervlaktewater.
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering



Voorkeursvolgorde omgaan met hemelwater

Zoals eerder beschreven willen we de afvoer van schoon hemelwater naar de rioolwaterzuivering op de lange termijn terugbrengen tot nul. Daarnaast willen we, zoals beschreven in de Visie Klimaatadaptatie, schade door droogte voorkomen door binnen de gemeente voortaan minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen van de voorkeursvolgorde. De grens van 90% hanteren we omdat de aanwezigheid van klei en veen in de Utrechtse ondergrond ervoor zorgt dat hemelwater moeilijk infiltreert, waardoor hele grote buffervoorzieningen nodig zijn om meer dan 90% te kunnen vasthouden en infiltreren. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Als het vanwege lokale omstandigheden niet mogelijk en wenselijk is om meer regenwater te infiltreren, is verwerking in oppervlaktewater (stap 4) ook toegestaan. Dit is bijvoorbeeld het geval in gebieden met hoge grondwaterstanden waar extra infiltratie leidt tot een aanzienlijk risico op grondwateroverlast.

5.2.2 Overtollig hemelwater huishoudens en bedrijven

We verwachten van perceeleigenaren dat de woning of het pand voldoet aan de geldende bouwregelgeving. In hoofdzaak betekent dit dat verblijfsruimten waterdicht zijn. Wastafels, toiletten, baden en douches en andere lozingsvoorzieningen die lager liggen dan 15 cm boven de kruin van de openbare weg moeten voorzien zijn van een terugslagklep of pomp, zodat bij hevige neerslag geen rioolwater uit het openbare riool terug de woning in kan stromen. Dit geldt ook voor lozingspunten op de openbare riolering vanuit de tuin. Verder verwachten wij dat eigenaren bij nieuwbouw of bij een grootschalige verbouwing conform de bouwregelgeving hun hemelwater gescheiden van afvalwater aanleveren. Tot slot verwachten wij dat vloerpeilen zodanig worden gekozen dat de kans kleiner is dan eens in de honderd jaar dat hemelwater via het maaiveld vanuit het openbaar gebied of vanuit het eigen perceel het gebouw in loopt. Hieraan wordt in elk geval voldaan als het vloerpeil minimaal 0,15 m hoger ligt dan het niveau van de aangrenzende openbare ruimte.

Beleidskeuze 4:
We verwachten dat alle eigenaren een bijdrage leveren aan het vasthouden en verwerken van hemelwater. Daarom hanteren we vanaf nu als algemeen uitgangspunt dat wij 90% van de jaarlijkse neerslag niet meer inzamelen van particulier terrein, tenzij we dit vanuit leefbaarheid, volksgezondheid of kosten niet doelmatig vinden. Hiermee voorkomen we schade door droogte en verminderen we de inspanning in openbaar gebied om wateroverlast bij extreme neerslag te voorkomen. Alleen bij extreme neerslag is nog lozing van overtollig hemelwater op het openbare hemelwaterstelsel toegestaan.

Het uitgangspunt dat wij 90% van de jaarlijkse neerslag niet meer inzamelen van particulier terrein, betekent dat elke particulier moet beschikken over een (infiltratie-)voorziening voor hemelwater met een inhoud van minimaal 15 mm ofwel 15 liter per m2 aangesloten verharding uitgaande van de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in de gemeente. Bij een afwijkende bodemopbouw met aangetoonde hogere infiltratiecapaciteit kan hiervan afgeweken worden. Deze doelstelling geldt voor zowel private percelen als voor vastgoed van de gemeente zelf. Voor percelen buiten de bebouwde kom geldt als uitgangspunt dat we helemaal geen overtollig hemelwater inzamelen.

Na vaststelling van deze visie werken we dit uit in bindende voorschriften voor nieuwbouw en bij verbouwingen waar door functiewijziging en/of geometriewijziging van een gebouw het leidingwerk vernieuwd moet worden.

In specifieke gebieden streven we naar een hogere berging van 45 mm op particulier terrein. Deze gebieden zijn de locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Bij de meest gangbare bodemopbouw is conform de richtlijnen van HDSR op deze locaties een infiltratievoorziening of een alternatieve waterberging met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding vereist. Ook als het verharde oppervlak niet toeneemt kunnen we in hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, een hogere bergingseis opleggen voor de particuliere kavels. De keuze om in te zetten op een hogere bergingseis voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied. We werken dit voornemen uit in omgevingsplanregels. Bij deze uitwerking geven we ook aan onder welke voorwaarden van de bergingseis op eigen perceel kan worden afgeweken. Het is bij nieuwbouw of verbouw bijvoorbeeld niet altijd mogelijk of wenselijk of doelmatig om 90% of meer van de jaarlijkse neerslag op het eigen perceel te verwerken. Soms is het efficiënter om voorzieningen te bundelen binnen hetzelfde bouwblok of plangebied. Ook kan het in sommige gevallen doelmatiger zijn om het hemelwater te verwerken in de openbare ruimte. Deze afweging doen we zoveel mogelijk in overleg met de initiatiefnemer.

Beleidskeuze 5:
Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt. We vinden het nog niet doelmatig om het vasthouden en verwerken van hemelwater op eigen perceel te verplichten. Wel proberen we particulieren via voorlichting, het faciliteren en subsidies te stimuleren om hemelwater vast te houden en op eigen perceel te verwerken. We subsidiëren vooral maatregelen die meerdere gunstige effecten hebben en waar niet alleen de eigenaar, maar ook de omliggende bewoners van profiteren zoals groene daken en maatschappelijk vastgoed.

Als we in een gebied met bestaande bouw het riool vervangen verkennen we de komende jaren of we het nieuwe hemelwatersysteem zo kunnen ontwerpen dat we ook de waterbergingsopgave voor het particulier terrein in het hemelwatersysteem op openbaar terrein kunnen opvangen. Op basis van de ervaring in die projecten besluiten we of we ons beleid moeten herzien.

WATER PROOF 030
Geef regen de ruimte

Het logo van de bewustwordingscamapgne Waterpoof030

Beleidskeuze 6:
We creëren de mogelijkheid om bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering.

Bij rioolvervangingsprojecten, waarbij openbare gemengde riolering wordt vervangen door aparte vuilwater en hemelwaterriolering, willen wij de mogelijkheid hebben eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer die voorheen op het vuilwaterriool zat aan te sluiten op de nieuwe hemelwaterriolering.

Dit willen we om 100% medewerking van eigenaren te kunnen realiseren en daarmee te voorkomen dat straks een deel van de aansluitingen op het oude vuilwaterriool en een deel op het nieuwe hemelwaterriool is aangesloten. De ervaring in eerdere projecten leert dat circa 80% van de eigenaren bereid is mee te werken op basis van vrijwilligheid. De resterende 20% maakt echter het doelmatig functioneren, het ontwerp en het beheer van zowel de nieuwe vuilwater- als hemelwaterriolering complex. De kosten voor het loskoppelen en aansluiten van de particuliere regenpijp zijn dan voor de gemeente. Wij werken hiervoor regels uit.



Dak op het rioolgemaal Europaplein voor renovatie



Groen dak op het rioolgemaal Europaplein na renovatie waar minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden

5.2.3 Hemelwater openbaar gebied



Een wadi in de Karel doormanlaan voor het infiltreren van regenwater

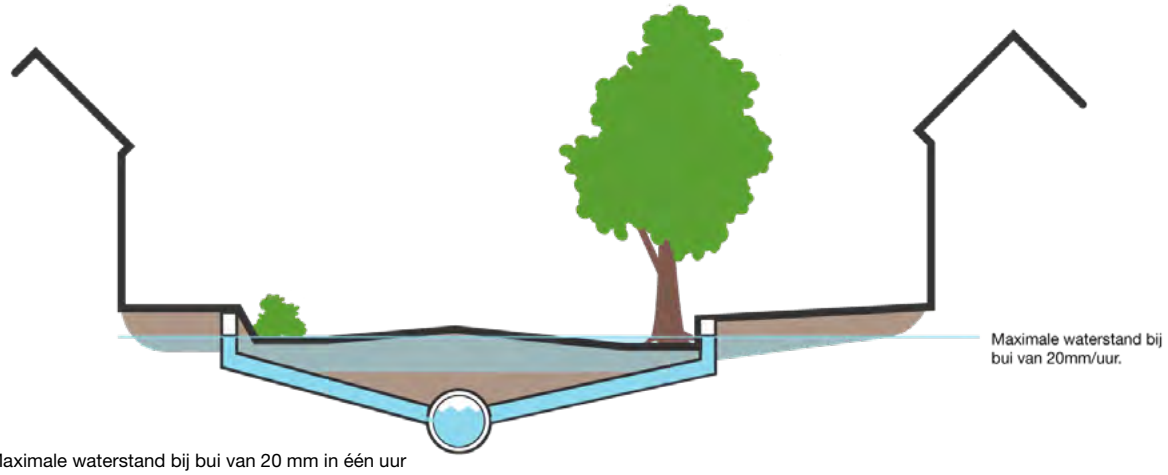
Ook voor de verwerking van hemelwater in openbaar gebied geldt de voorkeursvolgorde met doelstelling om minimaal 90% van het hemelwater vast te houden en te infiltreren.
Daarnaast vullen wij op basis van de Visie Klimaatadaptatie het beleid aan met betrekking tot de verwerking van hemelwater bij extreme buien.

Beleidskeuze 7:
We hanteren voor de maatgevende extreme buien de volgende ontwerpbuien:

- Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur.
- Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur.

Deze ontwerpbuien zijn gebaseerd op de verwachte kans van voorkomen over 30-60 jaar en daarmee hoger dan de huidige kans van voorkomen. We doen dit omdat alle ingrepen die we nu doen in openbare ruimte en openbare riolering minimaal de komende 40-70 jaar aan de doelstellingen moeten kunnen voldoen.

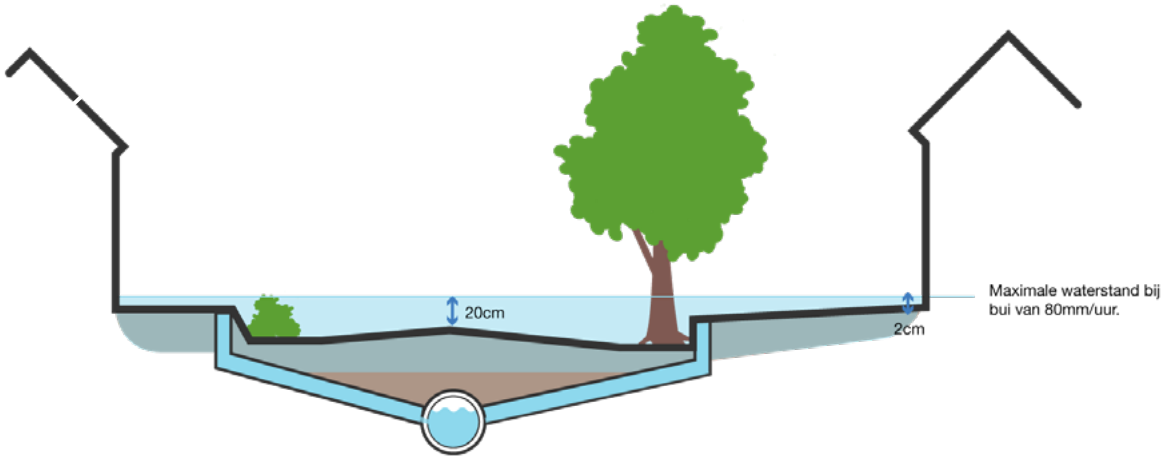
Dit levert het volgende nieuwe beleidskader op:



Maximale waterstand bij bui van 20 mm in één uur

Bij buien met relatief beperkte intensiteit (kans van voorkomen eenmaal per jaar of groter)

- Zamelen we al het hemelwater in en verwerken we het via een gemeentelijk (boven- of ondergronds) hemelwatersysteem, zodat er geen water op het straatoppervlak blijft staan.
- Kan de openbare ruimte gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Lossen we verstoppingen van straat- en trottoirkolken, riolen en/of duikers, waarbij een veiligheidsrisico ontstaat zo snel mogelijk op en andere verstoppingen uiterlijk binnnen een week.



Maximale waterstand bij bui van 80 mm in één uur

Bij buien met een hoge intensiteit
(kans van voorkomen tussen eenmaal per jaar en eenmaal per 100 jaar)

- Spannen we ons in om te voorkomen dat hemelwater vanuit de openbare ruimte rechtstreeks woningen en gebouwen kan instromen, als het vloerpeil van woningen en gebouwen minimaal 2cm hoger ligt dan de aangrenzende openbare ruimte. Bij woningen en gebouwen die lager liggen hangt dit af van de kosten van de benodigde maatregelen. Hierover vindt per situatie besluitvorming plaats;
- Spannen we ons in om te voorkomen dat straten onbegaanbaar worden voor hulpdiensten en overig verkeer. Bij hoofdverkeerroutes willen we dat nog minimaal 50 km per uur gereden kan worden, op de overige wegen stapvoets. Dit betekent bij hoofdverkeersroutes een maximale waterdiepte van 7,5 cm en bij overige wegen van 20 cm. We streven ernaar dat wegen uiterlijk 3 uur na de bui weer gebruikt kunnen worden als waarvoor ze bedoeld zijn.
- Spannen we ons in om te voorkomen dat er veiligheids- of gezondheidsrisico's ontstaan door opdrijvende putdeksels of door afvalwater dat door terugstuwing uit het riool op het maaiveld terecht komt.

Bij buien met een extreem hoge intensiteit
(kans van optreden kleiner dan eenmaal per 100 jaar)

- Beperkt onze inspanning zich tot het waarborgen dat de vitale infrastructuur blijft functioneren of bij uitval zo snel mogelijk weer in bedrijf is, samen met de verantwoordelijken voor vitale infrastructuur (o.a. drinkwater, elektriciteit, internet, gas, maar ook ziekenhuizen etc.) en andere overheidsorganen.

Voor openbare ruimte die al voldoet aan deze doelstellingen geldt bij herinrichtingen dat de situatie niet mag verslechteren (stand still beginsel). Voor openbare ruimte die nog niet voldoet geldt bij herinrichtingen de inspanningsplicht om de situatie te verbeteren.

Beleidskeuze 8:
Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt

Beleidskeuze 9:
We stimuleren andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat

We willen en kunnen niet wachten tot een riool vervangen wordt om de openbare ruimte en het hemelwatersysteem toekomstbestendig te maken. Daarom willen we ook alle herinrichtingen in de openbare ruimte zonder rioolvervanging optimaal benutten om de circulaire en klimaatadaptatieopgave te realiseren. We stimuleren dit door de meerkosten tot een vastgestelde bijdrage per m2 te vergoeden uit het water- en rioleringsprogramma. Bij hogere kosten maken we altijd de afweging of de kosten opwegen tegen de baten. We werken deze afspraken uit in het Programma Water en Riolering.

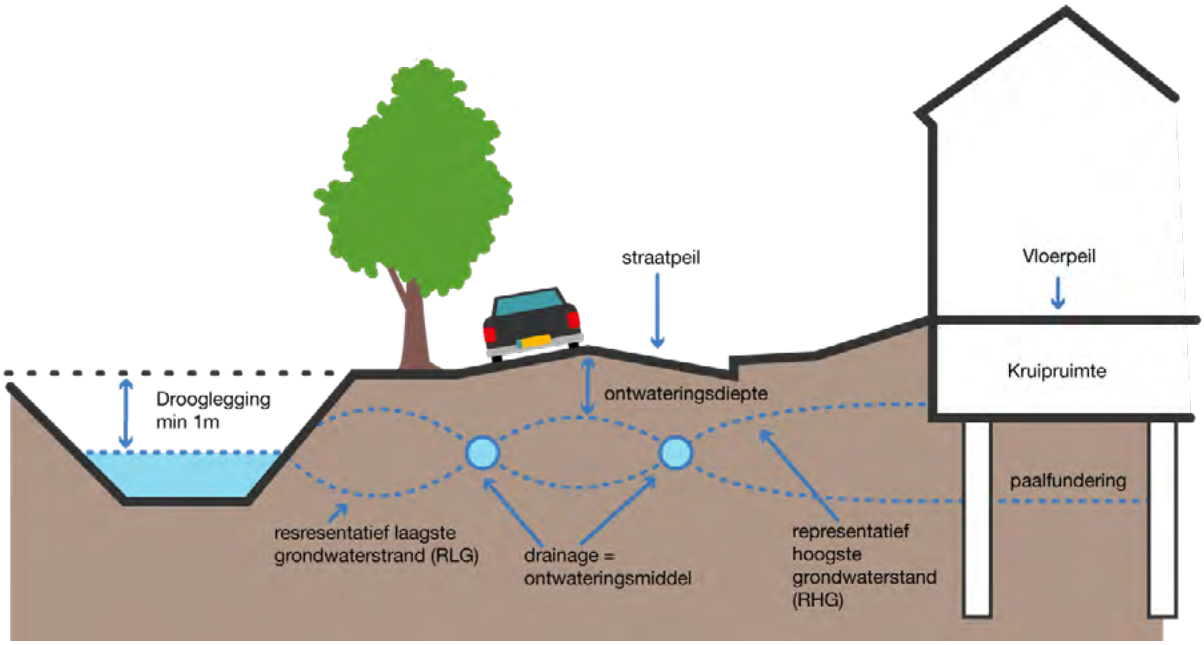
Beleidskeuze 10:
Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag pakken we met spoed op

Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag kunnen niet altijd wachten op een geplande rioolvervanging of herinrichting. Bij grote urgentie pakken we die zelfstandig op. Dit kunnen zowel locaties in de openbare ruimte zijn als overlastlocaties op particulier terrein, waarbij van de particulier niet meer in redelijkheid verwacht kan worden dat deze de overlast helemaal zelf oplost. Denk in het laatste geval aan de aanpak van wateroverlast in de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt. Conform de Visie Klimaatadaptatie worden potentiële knelpuntlocaties de komende jaren eerst nader onderzocht. Afhankelijk van de bevindingen wordt een aanpak uitgewerkt in het Programma Water en Riolering.

5.3 Structurele grondwateroverlast

De wettelijke zorgplicht

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van de beheerder of de provincie behoort.
De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk (artikel 3.6 Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).).



Omschrijving begrippen grondwateroverlast

5.3.1 Inzameling overtollig grondwater huishoudens en bedrijven

Wij hanteren conform de wet als algemeen uitgangspunt dat eigenaren van gebouwen en percelen zelf verantwoordelijk zijn voor de verwerking van grondwater op hun perceel, tenzij dit in het belang van de leefbaarheid of volksgezondheid niet haalbaar en niet doelmatig is. De perceeleigenaar is verantwoordelijk voor de staat van zijn woning en perceel, voor zover grondwaterproblemen niet aantoonbaar worden veroorzaakt door onrechtmatig handelen of nalaten van de buur (overheid of particulier). We verwachten hiertoe van perceeleigenaren dat hun woning of pand voldoet aan de geldende bouwregelgeving. In hoofdzaak betekent dit dat verblijfsruimten waterdicht zijn. Daarnaast verwachten wij van de perceeleigenaar dat hij vloer- en tuinpeilen zo kiest dat grondwateroverlast door te hoge grondwaterstanden op het eigen perceel zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Wanneer wel overtollig grondwater inzamelen

Wij verwachten dat de perceeleigenaar in de gebieden waar de natuurlijke ontwatering voldoende is, het overtollig grondwater volledig op eigen terrein verwerkt. Alleen in gebieden binnen de bebouwde kom waar ook de aangrenzende openbare ruimte zonder aanvullende ontwateringsmiddelen niet aan het gemeentelijke ontwateringscriterium (zie volgende paragraaf) voldoet, mag een eigenaar overtollig grondwater lozen op een openbaar ontwateringsstelsel. In die gebieden zal de gemeente een particulier binnen 40 meter van de perceelgrens de mogelijkheid geven overtollig grondwater te lozen via een openbaar ontwateringsstelsel. Dit kan zijn een drainagestelsel, een hemelwaterriool, het wegcunet, een greppel of een sloot. Niet in alle aangewezen gebieden hebben we al een openbaar ontwateringsstelsel liggen. In dat geval leggen wij nieuwe ontwateringsmiddelen aan als voldaan wordt aan één van de criteria die beschreven zijn bij te hoge grondwaterstanden in het openbaar gebied). De kosten voor de aansluiting zijn voor de initiatiefnemer. Voor de aansluiting via een leiding gelden de algemene voorwaarden rioolaansluiting van de gemeente Utrecht.

Tijdelijke grondwaterlozingen

Voor tijdelijke grondwaterlozingen zoals bij de bouw van ondergrondse bouwwerken, de aanleg van kabels en leidingen of bij saneringen geldt dat het grondwater ter plaatse gereinigd wordt en daarna geloosd wordt in het oppervlaktewater of een hemelwaterriool. Eventueel mag gereinigd grondwater ook in de bodem worden geloosd. Lozing op het vuilwaterriool en daarmee ook op het gemengde riool is niet toegestaan. Alleen voor proefbemalingen of via een maatwerkvoorschrift van de gemeente kan hiervan afgeweken worden. Een verdere uitwerking van dit beleid vindt plaats via regels in het Utrechtse Omgevingsplan.

5.3.2 Te hoge grondwaterstand openbaar gebied



De aanleg van verticale drainage in de Alexander de Grotelaan

Wij vinden grondwateroverlast structureel als de maatgevende ontwateringsdiepte (ontwateringscriterium) gedurende meerdere jaren meer dan vijf dagen per jaar wordt overschreden. Wij hanteren een ontwateringscriterium van 0,7 meter ten opzichte van de kruin van de openbare weg. Is de ontwateringdiepte in praktijk groter dan het ontwateringcriterium, ofwel is de afstand tussen maaiveld en maatgevende grondwaterstand groter dan 0,7 meter, dan is de aanwezige ontwatering voldoende en zijn er geen reden om ontwateringsmiddelen aan te leggen in de openbare ruimte. Met het criterium van 5 dagen geldt dat de grondwaterstand niet vaker dan 5/365 dagen hoger mag staan dan 0,7 m. Dit is de Representatieve Hoge Grondwaterstand (RHG).

Momenteel is bij 45% van de openbare ruimte de ontwatering dusdanig goed is dat geen aanvullende ontwateringsmiddelen nodig zijn om het ontwateringscriterium te halen. Voor de resterende 55% van de openbare ruimte geldt dat de grondwaterstanden te lang te hoog zijn. Wij kiezen ervoor om niet direct hier extra ontwateringsmiddelen aan te leggen. Het solo aanleggen van ontwateringsmiddelen (drainage) is namelijk erg kostbaar, namelijk gemiddeld 2,5 keer zo duur dan meeliften met rioolvervanging. Vandaar dat we het solo aanleggen van ontwatering zoveel mogelijk willen vermijden.

Beleidskeuze 11:
Wij continueren het beleid dat we alleen nieuwe ontwateringmiddelen aanleggen als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:

1. Als we met losse, individuele drainage middelen de situatie kunnen verbeteren. Veelal gaat het dan om de aanleg van verticale drainage.
2. Als we bij de aanleg kunnen meeliften met andere ingrepen in de openbare ruimte (rioolvervanging of grootschalige herinrichting).
3. Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is. Gezien de financiële consequenties is dit altijd een bestuurlijk maatwerkbesluit.

Sinds de invoering van de grondwateroverlast zorgplicht in 2008 hebben wij in drie buurten grootschalig extra ontwatering aangelegd, te weten Hoograven-Noord, De Meern-Zuid en Veldhuizen, grotendeels in combinatie met rioolvervanging. Daarnaast hebben we diverse laaggelegen groenstroken en delen van parken voorzien van extra ontwatering. Het programma voor de komende jaren werken wij uit in het Programma Water en Riolering.

Bij nieuwe openbare ruimte willen wij dat de bij een gebied behorende hydrologische situatie zo veel mogelijk wordt gehandhaafd. Dit betekent het gebruik van zo min mogelijk technische voorzieningen om de grondwaterstand te verlagen en daarmee de ontwatering te verbeteren. Het verhogen van het maaiveldniveau of de aanleg van meer open water in combinatie met waterrobuust bouwen heeft altijd de voorkeur boven de aanleg van drainage of het op een andere manier structureel verlagen van de grondwaterstand.

5.3.3 Te lage grondwaterstand openbaar gebied

Grondwateronderlast ofwel schade en overlast door te lage grondwaterstanden was in Utrecht tot voor kort geen probleem waarvoor specifiek beleid nodig was. Drie achtereenvolgende jaren met een droog voorjaar en deels een droge zomer hebben duidelijk gemaakt dat met name het groen en wegen buiten de bebouwde kom in het veenweidegebied schade kunnen oplopen als grondwaterstanden te ver uitzakken en de toplaag van de bodem uitdroogt. De afgelopen drie jaar hebben ook duidelijk gemaakt dat zolang het waterschap de waterpeilen in de stad op niveau kan houden, de grondwaterstanden in bebouwd gebied niet zodanig wegzakken dat binnen de bebouwde kom grootschalige schade aan panden optreedt door het ongelijkmatig zakken van de bodem. Veelal zijn de grondwaterstanden in bebouwd gebied in het verleden al lager geweest door

bemalingen (bijvoorbeeld voor de aanleg van Hoog Catharijne in de jaren zestig van de vorige eeuw), waardoor zettingen van de bodem toen al hebben plaatsgevonden.

Beleidskeuze 12:
We gaan ons inspannen om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken.

Hoewel de gevolgen van langdurige droge periodes vooralsnog beperkt zijn, vinden wij het toch belangrijk om beleid vast te leggen voor het omgaan met te lage grondwaterstanden. Dit beleid blijft beperkt tot te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte. Op particulier terrein is de eigenaar van dat terrein verantwoordelijk voor het omgaan met te lage grondwaterstanden.

Daarnaast is de gemeente geen bevoegd gezag als een particulier vanuit oppervlaktewater of dieper grondwater extra water wil onttrekken om de ondiepe grondwaterstand op zijn perceel aan te vullen.

Analoog aan het beleid voor te hoge grondwaterstanden voeren we een criterium in voor te lage grondwaterstanden. Hiertoe wordt op basis van langjarige meetreeksen een Representatieve Laagste Grondwaterstand (RLG) gedefinieerd. Het streven is de RLG zo te kiezen dat zolang de grondwaterstand hoger is dan de RLG er geen onomkeerbare schade plaatsvindt. We spannen ons vervolgens in om in droge periodes en bij werkzaamheden de grondwaterstand in de openbare ruimte boven de RLG te houden.

Zoals beschreven bij de zorgplicht hemelwater spannen wij ons in om voortaan minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en waar mogelijk te infiltreren waar die gevallen is. Hiermee verwachten wij dat de kans sterk afneemt dat de grondwaterstand in droge periodes onder de RLG zakt. We verwachten ook dat hiermee het vochtgehalte van de bodem boven de grondwaterstand langer op het gewenste niveau blijft.

5.4 Oppervlaktewater

De wettelijke zorgplicht
De gemeente heeft geen wettelijke zorgplicht voor het beheer van het oppervlaktewater. Het waterkwantiteitsbeheer en waterkwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater is ondergebracht bij Rijkswaterstaat en de waterschappen. Daarmee zijn zij bevoegd gezag m.b.t. aansluitingen en lozingen op het oppervlaktewater. Ook stellen zij als bevoegd gezag eisen aan het profiel en de onderhoudstoestand van het oppervlaktewater.

De gemeente is als eigenaar en aangelande (eigenaar van de grond langs een watergang) van een groot aantal wateren wel onderhoudsplichtige. Als onderhoudsplichtige moet de gemeente regulier en buitengewoon (= groot) onderhoud uitvoeren om de watergangen op orde te houden. Daarnaast hebben gemeente en waterschap in regionaal verband afgesproken dat gemeente en waterschap gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de gewenste waterkwaliteit in het bebouwde gebied.

Het oppervlaktewater dat wij in onderhoud hebben beschouwen wij als onderdeel van het openbare hemelwatersysteem en het openbare ontwateringsstelsel. Het oppervlaktewater dient tenslotte voor het verwerken van overtollig hemelwater en grondwater en het reguleren van de grondwaterstand. Hiermee is het beleid m.b.t. de zorgplicht hemelwater en de zorgplicht grondwater ook van toepassing op het oppervlaktewater dat bij de gemeente in onderhoud is.

5.4.1 Verwerking extreme buien

Wettelijk geldt voor het oppervlaktewatersysteem in stedelijk gebied dat de capaciteit dusdanig moet zijn dat bij extreme neerslag niet vaker dan eenmaal per honderd jaar wateroverlast optreedt doordat watergangen buiten hun oevers treden (landelijke norm Nationaal Bestuursakkoord Water). Bij landbouwgronden mag vaker overlast optreden. In deze visie kiezen wij ervoor om voor wateroverlast in de openbare ruimte ook een bui met een toekomstige kans van voorkomen van eenmaal per 100 jaar te hanteren. Hiermee sluit onze doelstelling dus aan op de landelijke norm voor oppervlaktewater.

Wij spannen ons in om de afvoercapaciteit en waterberging van het oppervlaktewater dat wij binnen de bebouwde kom in onderhoud hebben, zodanig te laten zijn dat deze voldoet aan de norm voor oppervlaktewater in stedelijk gebied. We werken samen met de waterschappen uit wat nodig is om hieraan invulling te geven.

5.4.2 Voorkomen structurele grondwateroverlast

Het oppervlaktewater is te beschouwen als een open drainageleiding. Wij streven er samen met de waterschappen naar om de oppervlaktewaterpeilen zo te kiezen dat te hoge grondwaterstanden (zie paragraaf 5.3.2) en te lage grondwaterstanden (zie paragraaf 5.3.3) zoveel mogelijk worden voorkomen.

Dit betekent dat na te streven oppervlaktewaterpeilen liggen tussen de representatieve laagste en hoogste grondwaterstanden in een gebied, waarbij het waterschap als uitgangspunt hanteert dat het oppervlaktewaterpeil in bebouwd gebied minimaal 1 meter lager ligt dan het straatpeil. Dit verschil wordt ook wel drooglegging genoemd.

Om grondwateroverlast te voorkomen participeren wij actief bij het tot stand komen van een peilbesluit van de waterschappen, zodat dit aspect volwaardig wordt meegenomen in de keuze van het oppervlaktewaterpeil. In delen van Utrecht komen vanuit de historie oppervlaktewaterpeilen voor die hoger of lager liggen dan de natuurlijke bandbreedte waartussen de grondwaterstand varieert. Omdat de inrichting van de watergangen en de bijbehorende infrastructuur hierop is ingericht, is aanpassing van deze waterpeilen niet eenvoudig. Vandaar dat aan een peilbesluit van het waterschap een zorgvuldige afweging voorafgaat en in dergelijke gevallen van het uitgangspunt wordt afgeweken.

5.4.3 Waarborgen oppervlaktewaterkwaliteit



Het project samen meten waarin de gemeente en bewoners samen de waterkwaliteit meten

Ambitie

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt de waterkwaliteit in Utrecht in twee van drie deelsystemen sterk bepaald door de kwaliteit van het aangevoerde water van buiten de stad. Daarnaast wordt de waterkwaliteit op stedelijk niveau verbeterd of verslechterd door verschillende omstandigheden, waaronder:

- De inrichting, de oevers en de afmetingen van de watergangen.
- De voedingstoffen en toxische stoffen die in het water komen, bijvoorbeeld door uitwerpselen van dieren of riooloverstorten.
- De ecologie: de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna.
- Het waterpeil en de doorstroming.
- De temperatuur. In warm water ontstaan sneller problemen als blauwalg, botulisme en kroos.
- De hoeveelheid open water. Kleine sloten warmen sneller op dan grote kanalen.
- Het beheer en onderhoud van de watergangen.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 liggen voor de grotere wateren in de stad de chemische en ecologische doelstellingen op Europees niveau vast in de Kaderrichtlijn Water. Deze doelstellingen moeten uiterlijk in 2027 gerealiseerd zijn. De waterkwaliteitsbeheerders (waterschappen en Rijkswaterstaat) hebben een leidende rol om de gewenste waterkwaliteit te realiseren. Op dit moment voldoet het merendeel van de wateren nog niet aan de Europees afgesproken doelstellingen in de Kaderrichtlijn Water.

Voor de zogenaamde overige wateren (kleinere wateren) worden de doelstellingen in 2021 op provinciaal niveau vastgelegd. Ten behoeve hiervan zijn de doelstellingen die in 2014 regionaal zijn vastgelegd via onze regionale samenwerking op water en klimaatadaptatie geëvalueerd en geactualiseerd.

Beleidskeuze 13:
Gemeente en waterschappen stellen nieuwe ecologische doelstellingen vast voor de kleinere wateren en spannen zich in deze doelstellingen uiterlijk in 2027 te realiseren. Deze doelstellingen zijn ambitieuzer en gedifferentieerder dan voorheen. We blijven als ondergrens het streefbeeld “zichtbaar” hanteren.

De nieuwe doelstellingen zijn weergegeven op de kaart in bijlage 5. De onderbouwing van de doelstellingen is te raadplegen via de kaart met de doelen voor overig water: Doelen overig water (arcgis.com) Voor de afweging is uitgegaan van de beschikbare kennis over de hierboven genoemde factoren, die de waterkwaliteit beïnvloeden. Steeds is afgewogen of het haalbaar is om in de periode tot 2027 deze factoren in positieve richting te beïnvloeden waardoor een betere waterkwaliteit gerealiseerd kan worden.

We streven ernaar om urgente knelpunten als vissterfte, botulisme, blauwalg, stankoverlast ten alle tijden te voorkomen. Als in water dat in onderhoud is van de gemeente toch urgente knelpunten optreden dan spannen we ons in om binnen 24 uur dode vissen en vogels te verwijderen. Bij blauwalg en botulisme worden bij risico voor mens en/of huisdieren in overleg met de waterschappen waarschuwingsborden geplaats en werken we vervolgens aan verbeteringsmaatregelen.

Beleidskeuze 14:
Naast de ecologische doelstellingen kijken we ook naar het recreatieve gebruik van het water. Daarom spannen we ons samen met de waterschappen in om in alle wateren in de stad de bacterliogische zwemwaternorm te halen, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden.

Gezien de nu nog aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van effluent van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn is dit voor de korte termijn een lastig te realiseren ambitie. Wij verwachten dat door bij vervanging van gemengde riolering het vuilwater en het hemelwater te scheiden vervuiling door riooloverstorten steeds minder zal voorkomen.

Strategie

Voor het realiseren van onze ambities kijken we naar de factoren die we kunnen beïnvloeden. Dit doen we aan de hand van watersysteemanalyses. De factoren waarop we kunnen sturen zijn:

- Het onderhoud (het maaien, baggeren en verwijderen van zwerfvuil).
- De inrichting, zowel onder water als op de oever. Denk aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers, vegetatie-eilanden maar ook onderwaterstructuren. Maar ook het verminderen van schaduw door het verwijderen van bosstruweel op de oever kan helpen de waterkwaliteit te verbeteren.
- De waterdiepte. De lichtinval en daarmee de kansen voor onder waterplanten worden sterk bepaald door de waterdiepte.
- De doorstroming. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is de doorstroming met voedselrijk water sterk bepalend voor de waterkwaliteit in de Utrechtse wateren. De doorstromingsroute wijzigen of de doorstroming verminderen kan een groot effect hebben op de waterkwaliteit. Lokaal kan het vergroten van duikers of het vervangen van duikers door bruggen zorgen voor meer doorstroming, waardoor de kans op kroosvorming vermindert.

Net als bij het vervangen van riolering is ook hier onze aanpak om bij onderhouds- of herinrichtingsmaatregelen zoveel mogelijk werk met werk te maken. Met relatief weinig extra kosten is het mogelijk om de inrichting zo te verbeteren dat de ruimtelijke en gebruikskwaliteit toeneemt en waterkwaliteits-, ecologische of recreatieve doelen gehaald kunnen worden. Daarom hanteren we bij groot onderhoud en vervangingen de volgende uitgangspunten:

- Bij baggeren kijken we in overleg met de waterkwantiteitsbeheerder of het mogelijk en/of gewenst is de watergang gelijktijdig te verruimen en/of te verdiepen.
- Bij vervanging van de oeverconstructie kijken we of een meer natuurvriendelijke of recreatieve inrichting van de oever mogelijk is. Zo niet, dan leggen we in elk geval Fauna-uittreedplaatsen (fup's) aan.
- Bij vervanging van een duiker vervangen we deze in de kleinere wateren door een duiker van minimaal 0,5 meter in doorsnede en in de hoofdwatergangen door een duiker van minimaal

0,8m in doorsnede. Uitgangspunt is dat de duiker tussen de 50 en 80% gevuld is. Door de duiker niet helemaal onder water te leggen verbetert de doorstroming voor kroos en kunnen watervogels makkelijker passeren. Daarnaast onderzoeken we altijd of we de duiker tegen beperkte meerkosten kunnen vervangen door een brug. Dit vanwege de extra ruimtelijke kwaliteit, de betere afvoer van hemelwater en de nog betere passeerbaarheid voor diverse soorten dieren.

De komende jaren werken we samen met de waterschappen maatregelen uit om de ambities te realiseren. Deze uitwerking vindt plaats via het programma. Bij de uitwerking onderzoeken we ook welke wateren gevoelig zijn voor opwarming en de negatieve effecten daarvan. Deze wateren vragen extra aandacht bij het realiseren van de ambitie.

5.4.4 Eigendom en onderhoud

Vanuit doelmatigheid hanteren wij de volgende uitgangspunten voor de verdeling van eigendom en onderhoud. Deze zijn ten opzichte van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 niet gewijzigd.

- Oppervlaktewater met een nationale functie is bij voorkeur in eigendom en daarmee onderhoud bij het Rijk, oppervlaktewater met een regionale functie bij de waterschappen en oppervlaktewater met een lokale functie bij de gemeente. Alleen als alleen de direct aangrenzende eigenaren belang hebben bij een watergang, kan eigendom en onderhoud overgaan naar de aangrenzende eigenaren. Mocht water waar meer dan alleen de direct aanwonenden belang bij hebben in het verleden toch in eigendom zijn uitgegeven aan aangrenzende eigenaren, dan staan wij welwillend tegen het weer in eigendom en daarmee onderhoud nemen van de watergang.
- Binnen de bebouwde kom hanteren wij en waterschap HDSR een afwijkende verdeling van het kadastrale eigendom van het regionale water. Het is hier doelmatiger dat de gemeente ook eigenaar is van het regionale water. Enerzijds omdat de gemeente binnen de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de scheepvaart en het ligplaatsenbeleid en anderzijds omdat anders door herinrichtingen te vaak eigendomscorrecties nodig zijn. Het formele waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer en het noodzakelijke onderhoud blijft wel bij HDSR.
- Wij wijken binnen de bebouwde kom af van het uitgangspunt van het waterschap dat bij kleinere wateren de eigenaren van de aangrenzende oevers verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van het aangrenzende oppervlaktewater. Als het lokaal water betreft en de gemeente is eigenaar, dan voeren wij het onderhoud uit. Dat doen we ook als we maar gedeeltelijk eigenaar zijn van het waterdeel van watergangen. Het is efficiënter als wij ze volledig onderhouden, tenzij met de andere eigenaren specifieke afspraken zijn gemaakt. Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.
- Oeverconstructies zijn en komen in eigendom en onderhoud bij de eigenaar en van het aan het water grenzende perceel. Bij watergangen zonder oeverconstructie hanteren we de waterlijn als uitgangspunt voor de verdeling van het eigendom en onderhoud. Wij staan welwillend tegenover verzoeken om historische afwijkingen van dit uitgangspunt te corrigeren. Om die reden hebben wij recent met HDSR overeenstemming bereikt over een overdracht van het beheer en onderhoud van ongeveer 40 km aan oeverconstructies van HDSR naar de gemeente.
- Duikers (buisverbindingen tussen twee watergangen) zijn bij voorkeur in eigendom en constructief in onderhoud bij de eigenaar en daarmee onderhoudsplichtige van het bovenliggende perceel. De onderhoudsplicht voor het schoonhouden van de duiker ligt bij voorkeur bij de onderhoudsplichtige van de aangrenzende watergangen.

Voor alle gevallen geldt dat hier in specifieke situaties, in goed overleg van afgeweken kan worden.



6

Financiële strategie

De beleidskeuzes in hoofdstuk 5 hebben gevolgen voor de kostenontwikkeling. In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens welke kosten we toerekenen aan de rioolheffing, hoe we omgaan met de kosten voor groot onderhoud en vervangings- en verbeteringsinvesteringen, hoe we verwachten dat de kosten zich ontwikkelen en welke gevolgen dat naar verwachting heeft voor de ontwikkeling van de gemeentelijke rioolheffing.

Foto: Het aanbrengen van een hemelwaterriool in de Zeeheldenbuurt

6.1 Kostentoerekening

De Rijksoverheid biedt gemeenten de mogelijkheid om voor de dekking van de kosten voor de gemeentelijke watertaken een aparte bestemmingsbelasting te innen: de rioolheffing.
Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in een heffing voor de inzameling en transport van afvalwater en een heffing voor de inzameling en verwerking van overtollig hemel- en grondwater.
De wettelijke basis ligt in artikel 228a van de Gemeentewet. Een gemeente kan zelf kiezen welke grondslag zij voor de heffing gebruikt. Dit kan op basis van het eigendom dat op de riolering is aangesloten, maar kan ook op basis van de hoeveelheid water die geloosd wordt. Het tarief voor de rioolheffing legt de gemeente vast in een verordening, die over het algemeen elk jaar wordt geactualiseerd.

De rioolheffing in Utrecht bestaat uit een vaste heffing voor eigenaren die zijn aangesloten op de openbare riolering. Gebruikers die meer dan 250 m3 water per jaar op de riolering lozen betalen een aanvullende heffing per m3 geloosd water, de grootverbruikersheffing. De rioolheffing in zijn huidige vorm bestaat sinds 2008, toen de wet gemeentelijke Watertaken ingevoerd werd.

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat alle kosten die wij maken voor invulling van de gemeentelijke watertaken worden toegerekend aan en gedekt uit de gemeentelijke rioolheffing. Hiermee garanderen we dat voldoende budget beschikbaar is om onze watertaken uit te voeren. Ook worden de algemene middelen van de gemeente zoveel mogelijk ontlast.

Ten opzichte van andere gemeenten rekenen wij relatief veel kostenposten toe aan de rioolheffing, die andere gemeenten betalen uit de algemene middelen. Uit onderzoek (Sweco, 2015) blijkt dat het in 2015 ging om een bedrag van ongeveer € 45,- per rioolaansluiting. Deze kosten bepalen grotendeels waarom de rioolheffing in Utrecht hoger is dan in veel andere grote gemeenten. Het verschil zit hoofdzakelijk in de volgende kostenposten:

1. Het herstel van de wegverharding bij rioolvervanging. In tegenstelling tot veel andere gemeenten, rekenen wij bij rioolvervanging meestal niet alleen de verharding boven de sleuf, maar het herstel van de gehele wegbreedte aan het product riolering toe.
2. Een deel van de kosten voor de straatreiniging. Sinds 2007 wordt een deel van de straatreinigingskosten gedekt uit de rioolheffing. Met ingang van 2012 bedraagt het toegerekende aandeel 28,6% van de jaarlijkse kosten voor de gemeentelijke straatreiniging. Een stijging in de kosten voor het schoonhouden van de stad werkt dus door in de rioolheffing. Dit is toegestaan omdat het schoonhouden van de straat voorkomt dat er vuil komt in de riolering en daarmee vermindert de kans op verstopping.
3. Het onderhoud van het oppervlaktewater dat bij de gemeente in onderhoud is. Vanwege de functie voor de afvoer van hemelwater en het reguleren van de grondwaterstand zien wij sinds 2012 het oppervlaktewater dat we in onderhoud hebben als onderdeel van het gemeentelijke hemelwater- en ontwateringsstelsel. Alle bijbehorende kosten (maaien watergangen en oevers, baggeren, onderhoud en vervanging duikers, onderhoud oeverconstructie en inrichting oever, aanleg en herinrichting watergangen) kunnen daarmee gedekt worden uit de rioolheffing. Dit hebben we in 2012 ook doorgevoerd met uitzondering van de kosten voor het vervangen of de aanleg van oeverconstructies. Deze zijn dermate hoog dat ze nog worden gedekt uit de algemene middelen. Verantwoording van die kosten vindt plaats via de Nota Beheer Openbare Ruimte.
4. Het hemelwaterbestendig inrichten van de openbare ruimte en het particuliere eigendom. Denk hierbij aan de financiële bijdrage voor het vervangen van verharding door groen (sinds 2016) of het subsidiëren van waterberging op daken via de subsidieregeling groene daken (sinds 2018 volledig uit de gemeentelijke rioolheffing).

Beleidskeuze 15:
De komende jaren zetten wij de huidige kostentoerekening voort.

6.2 Omgaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen

De commissie BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) heeft een speciale notitie gemaakt hoe gemeenten financieel om dienen te gaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. De meeste recente versie is van november 2014.

Groot onderhoud

De BBV adviseert voor groot onderhoud een aparte voorziening in te stellen, voor de situaties dat een deel van de voor een bepaald jaar geplande kosten doorschuiven naar een later jaar. In Utrecht beschouwen we alleen het baggeren van watergangen als groot onderhoud. Hiervoor bestaat nu nog geen voorziening, maar deze is wel gewenst. Het baggerwerk vindt namelijk altijd in het najaar en de winter plaats, waardoor altijd onzeker is in welk boekjaar daadwerkelijk de kosten gemaakt worden.

Beleidskeuze 16:
We kiezen ervoor om in lijn met de voorschriften van de commissie BBV en in lijn met onze Nota Beheer Openbare Ruimte een aparte voorziening in te voeren voor het groot onderhoud.

Vervangingsinvesteringen

De commissie BBV beschrijft drie manieren voor het omgaan met vervangingsinvesteringen:

1. Activeren en afschrijven: de investering als kapitaalgoed op de balans zetten en vervolgens afschrijven gedurende de verwachte gebruiksduur.
2. Sparen vanuit de rioolheffing: de jaren vóór de investering vanuit de rioolheffing sparen in een spaarvoorziening (artikel 44.2 BBV) en de investering vervolgens deels of geheel afboeken.
3. Ideaalcomplex: vervangingsinvesteringen in het jaar van aanschaf afboeken naar nul uit de opbrengst van de rioolheffing uit datzelfde jaar. De opbrengst uit de heffing komt dan eerst in de voorziening riolering, in hetzelfde jaar boekt de gemeente de investering af.

Ook investeringen voor de verbetering van de riolering (bijvoorbeeld het scheiden van afval- en hemelwater of extra capaciteit voor de bestaande aansluitingen) vallen fiscaal-juridisch onder de term vervangingsinvesteringen.

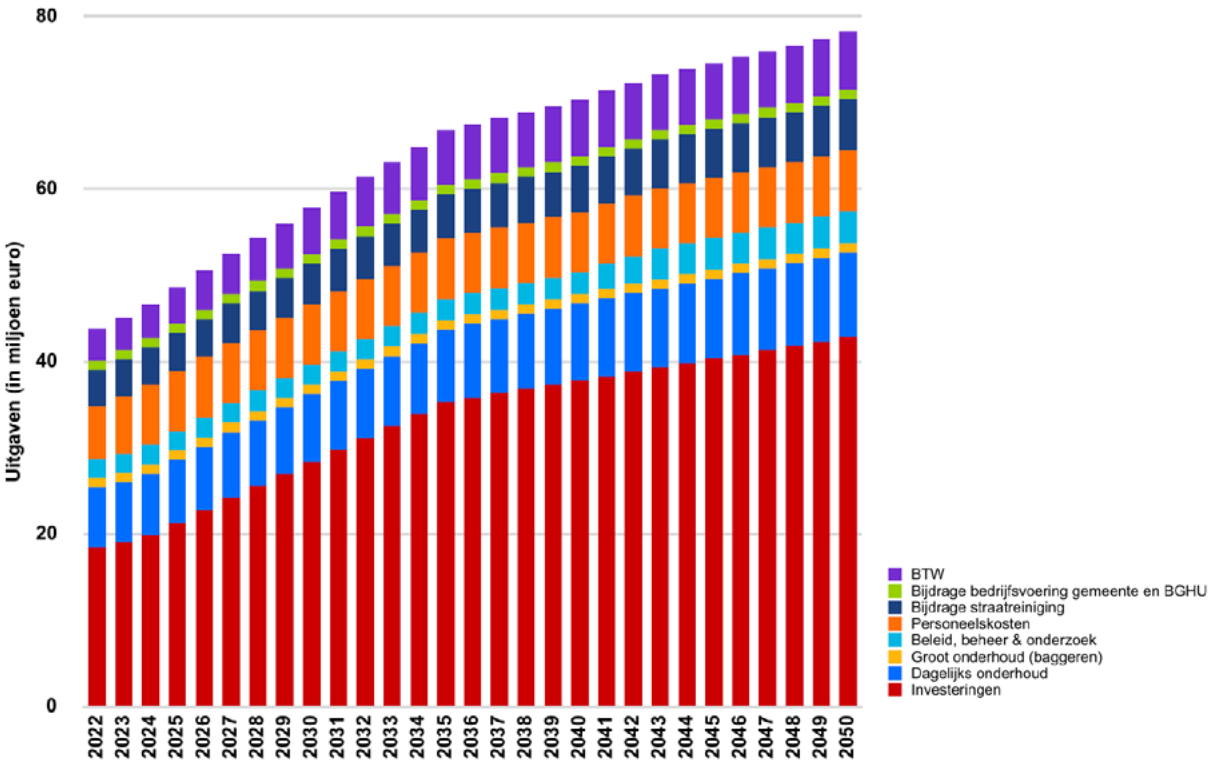
Tot en met 1984 hanteerden we in Utrecht de eerste methode. Daarna zijn we overgestapt op de derde methode, die van het ideaalcomplex. De kapitaalslasten (rente en aflossing) van de investeringen van voor 1985 hebben we de afgelopen jaren versneld afgelost. Daarmee kennen wij met ingang van 2021 geen kapitaalslasten meer. Het grote voordeel van het ideaalcomplex ten opzichte van het activeren en afschrijven is dat het op de langere termijn aanzienlijk goedkoper is, omdat er geen schulden worden opgebouwd waarover rente betaald moet worden. Hiermee is deze methode toekomstbestendiger en flexibeler. De BBV biedt de methode van het Ideaalcomplex niet voor de rest van de investeringen in de openbare ruimte. Voor die investeringen hanteren we de eerste methode.

Omdat het niet altijd lukt om de uitgaven exact in hetzelfde jaar te realiseren als vooraf geraamd, maken we gebruik van een aparte voorziening voor de vervangingsinvesteringen. Deze voorziening is dus niet bedoeld om bewust te sparen volgens manier 2, maar om reeds aan projecten toegekende budgetten tijdelijk te stallen voor als werken vertraagd zijn. Hiermee wordt voorkomen dat specifiek bestemd geld vrijvalt richting de algemene middelen.

Beleidskeuze 17:
Wij zetten de komende jaren het huidige beleid over het omgaan met vervangingsinvesteringen voort.

6.3 Kostenontwikkeling

De te dekken kosten uit de rioolheffing nemen de komende jaren toe. Verreweg de belangrijkste veroorzaker van de kostenstijging is het verhogen van de vervangingsinspanning riolering van 5 naar 18 km per jaar. Deze kostenstijging werkt ook door in de omvang van de BTW en de benodigde middelen voor het vervangen van het bestaande stelsel door aparte stelsels voor afvalwater en hemelwater en het gelijktijdig klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte. Ook de stijging van de exploitatiekosten wordt grotendeels veroorzaakt door de stijging van de vervangingsinspanning, omdat meer personeel nodig is om dit aan te sturen en voor te bereiden. Daarnaast is nog extra personeel nodig om de basis op orde te krijgen. Naast de toenemende vervangings- en bijbehorende transitiekosten zorgen ook de subsidieregelingen en de bijdrageregeling voor het ontharden/ vergroenen in de openbare ruimte voor een kostenstijging. De verwachte kostenontwikkeling tot 2050 op basis van alle beleidskeuzes is weergegeven in onderstaande grafiek.



Verwachte kostenontwikkeling tot 2050 exclusief inflatiecorrectie

Uit de figuur blijkt dat de kosten tot 2035 naar verwachting jaarlijks met 2 tot 4% zullen stijgen. Vanaf 2035 wordt de kostenstijging minder omdat de jaarlijkse vervangingsinspanning vanaf dat moment constant blijft. Wel gaan we ervan uit dat we de bijdrages aan subsidieregelingen en de bijdrageregeling voor het ontharden en vergroenen verder door stijgen.

In de kostenraming is - met uitzondering van de lopende aanpak wateroverlast souterrainwoningen in de Zeeheldenbuurt – geen rekening gehouden met kosten voor maatregelen naast de geplande rioolvervangingen om het risico op wateroverlast te verminderen. Mocht in praktijk of uit onderzoek blijken dat deze maatregelen de komende jaren wel noodzakelijk zijn dan wordt eerst gekeken of dit binnen de bestaande begroting kan worden opgelost, door de vervangingen te vertragen.

6.4 Kostendekking

Huidige systematiek

Op grond van artikel 228a van de Gemeentewet (Gw) kunnen de kosten van de verschillende watertaken verhaald worden op burgers en bedrijven. Dit geld wordt door de burgers en bedrijven in de gemeente Utrecht opgebracht door betaling van de rioolheffing.

De rioolheffing is in Utrecht opgebouwd uit een heffing voor eigenaren en een extra heffing voor grootgebruikers. De eigenarenheffing betreft een vast bedrag per jaar per aangesloten perceel (in 2021 € 228,32). De grootgebruikersheffing is aanvullend op de eigenarenheffing en betreft een bedrag per kubieke meter geloosd water. Deze wordt opgelegd aan grootverbruikers die jaarlijks meer dan 250 m3 afvalwater op de riolering lozen (in 2021 gemiddeld € 1,67 per m^3).

De huidige toedeling tussen eigenaren- en grootverbruikersheffing is gebaseerd op de jaarlijkse verdeling in hoeveelheid afgevoerd afvalwater door eigenaren en grootverbruikers. Daarbij worden alleen de kostenposten waarbij de kosten daadwerkelijk afhankelijk zijn van de hoeveelheid afgevoerd afvalwater naar rato toegerekend aan de grootverbruikersheffing. Kosten die geen relatie hebben met de hoeveelheid afvalwater, zoals de kosten voor het reinigen van straatkolken, verbetering ontwatering, het oppervlaktewaterbeheer en de straatreiniging worden volledig toegerekend aan de eigenarenheffing. De verdeelsleutel wordt jaarlijks aangepast op basis van het aantal inwoners en het gemiddelde jaarlijkse drinkwaterverbruik per inwoner en het verwachte grootverbruik.

De huidige systematiek heeft tot gevolg dat als de kostenstijging vooral in niet waterafvoer gerelateerde kosten zit, de kostenstijging wordt toegerekend aan het eigenarentarief. Hiermee gaat dit tarief harder omhoog dan het grootverbruikerstarief. Als de kostenstijging vooral zit in de investeringen of het onderhoud dan lopen beide tarieven redelijk gelijk op.

Van belang is echter ook de jaarlijkse ontwikkeling van het aantal betalende eigenaren en van het grootverbruik. Het aantal betalende eigenaren stijgt de laatste jaren gemiddeld met 3.000 per jaar (bijna 2%). Het grootverbruik is al langere tijd constant, al heeft de BGhU de laatste jaren door verbetering van de processen en bestanden meer grootverbruikers in beeld gebracht. Per saldo zou op basis van de huidige systematiek het grootverbruikerstarief procentueel toch jaarlijks net iets harder omhoog moeten dan het eigenarentarief. Een kostenstijging bij het eigenarentarief wordt namelijk altijd deels opgevangen door de groei van het aantal eigenaren. Als dit niet gewenst is, vraagt dit een correctie door inzet van de egalisatiereserve.

Gevolgen rioolheffing

Voor de verwachte tariefontwikkeling is vooruitgekeken tot 2050. Daarbij is op basis van de RSU uitgegaan van een toename van rioolheffing betalende eigenaren van 60.000 tot en met 2040, ofwel 3.000 aansluitingen per jaar. Deze groei is vanaf 2040 doorgezet. Het grootverbruik is gelijk gehouden op de huidige omvang van 3,0 miljoen m^3 per jaar.

Door de groei van de stad hoeft het eigenarentarief niet zo hard te stijgen als de kosten stijgen. Naar verwachting volstaat een jaarlijkse tariefstijging van 1,5-2,5% (exclusief inflatiecorrectie) om de kostenstijging te kunnen dekken. Voor het grootverbruikerstarief geldt een vergelijkbare stijging.

Toekomstbestendige systematiek

Het huidige systeem met een eigenaren- en grootverbruikersheffing bestaat sinds 1994. De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat het systeem een aantal nadelen heeft:

- Het is ingewikkeld om het eigenaren- en grootverbruikerstarief gelijk op te laten lopen en toch inhoudelijk te onderbouwen welk deel van de kosten naar de verschillende tarieven gaat.
- Het grootverbruikerstarief is erg gevoelig voor de omvang van het grootverbruik. Als de grootste grootverbruikers hun jaarlijkse grootverbruik weten terug te dringen, dan heeft dat meteen forse consequenties voor de inkomsten uit het grootverbruikerstarief.
- Eigenaren worden niet gestimuleerd via de rioolheffing om watervriendelijke maatregelen te nemen.
- Eénpersoons huishoudens betalen net zoveel rioolheffing als grote gezinnen, terwijl ze minder afvalwater lozen op de openbare riolering.

De wetgeving biedt de mogelijkheid om de rioolheffing te splitsen in een afvalwater- en hemelwaterheffing. In praktijk wordt dit nog weinig toegepast, omdat het complexer is in de inning en in de toerekening van de kosten. Daarnaast zijn er nog geen betrouwbare meters die in halfgevulde rioolleidingen de hoeveelheid water kunnen meten. Dit in tegenstelling tot drinkwaterleidingen die altijd volledig gevuld zijn.

Mogelijke verbeteringen zijn:

- Iedereen afrekenen op het gebruik van drinkwater. In dat geval zetten we de eigenarenheffing om in een gebruikersheffing. Door iedereen die minder dan 250 m3 per jaar gebruikt, hetzelfde tarief te laten betalen benaderen we de huidige systematiek. Een gebruikersheffing geeft ook de mogelijkheid om voor eenpersoonshuishoudens een apart tarief in te voeren. Nadeel is dat deze oplossing geen recht doet aan de hoeveelheid hemelwater die op het riool geloosd wordt.
- Iedereen afrekenen via een eigenarenheffing. Om de huidige systematiek te benaderen kunnen we eigenaren meer laten betalen op basis van de omvang van het perceel, de WOZ –waarde of de hoeveelheid verharding. Grote voordeel van dit systeem is dat de inning zeer eenvoudig is. Nadeel van het systeem is het ontbreken van een relatie met het drinkwatergebruik en daarmee de omvang van het huishouden. Hiermee doen we geen recht aan de hoeveelheid afvalwater die op het riool geloosd wordt.
- Een combinatie van bovenstaande, bijvoorbeeld een gebruikerstarief voor de afvalwaterheffing en een eigenarentarief voor de hemelwaterheffing. Een nadeel hiervan is dat het ingewikkeld is de kosten voor hemelwater en afvalwater te scheiden. Denk hierbij aan de vervangings-enonderhoudskosten van gemengde riolering, personeelskosten of de kosten van straatreiniging.

Beleidskeuze 18:
We starten na vaststelling van deze visie met een onderzoek naar een nieuwe, toekomstbestendige systematiek voor de rioolheffing.

Gezien de nadelen is van de huidige systematiek gaan we onderzoeken of een nieuwe, toekomstbestendige systematiek gewenst en haalbaar is. Het ligt voor de hand om “De vervuiler betaalt” en “klimaatbestendig” als richtinggevend principes te nemen voor een nieuw tariefsysteem voor de rioolheffing. Tenslotte wordt de omvang van het gemeentelijk rioleringssysteem in belangrijke mate bepaald door de hoeveelheid afvalwater en hemelwater die via de riolering en openbare ruimte verwerkt moet worden. Het heeft de voorkeur alle lozers af te rekenen op basis van:

- de hoeveelheid afvalwater die ze op het openbaar riool lozen;
- de hoeveelheid hemelwater die ze niet op eigen perceel kunnen verwerken en dus willen afwentelen op openbare ruimte en openbaar riool;
- een vaste bijdrage in de kosten voor de verwerking van hemelwater en overtollig grondwater vanaf de (verharde) openbare ruimte.

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/waterenriolering

Oktober 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Julia Donker

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Erwin Rebergen

Projectteam
Marit Linckens, Marit van Osch,
Joram van der Schans, Team Water, Riolering & Gemalen

Fotografen
Rebecca Brockbernd, Kristian van der Lek, Erwin Rebergen,
Michiel Rijsdijk, Joram van der Schans, Jos Scholman Infra B.V
Thijs van Veen, Marit Wouters, Roswitha van Zon



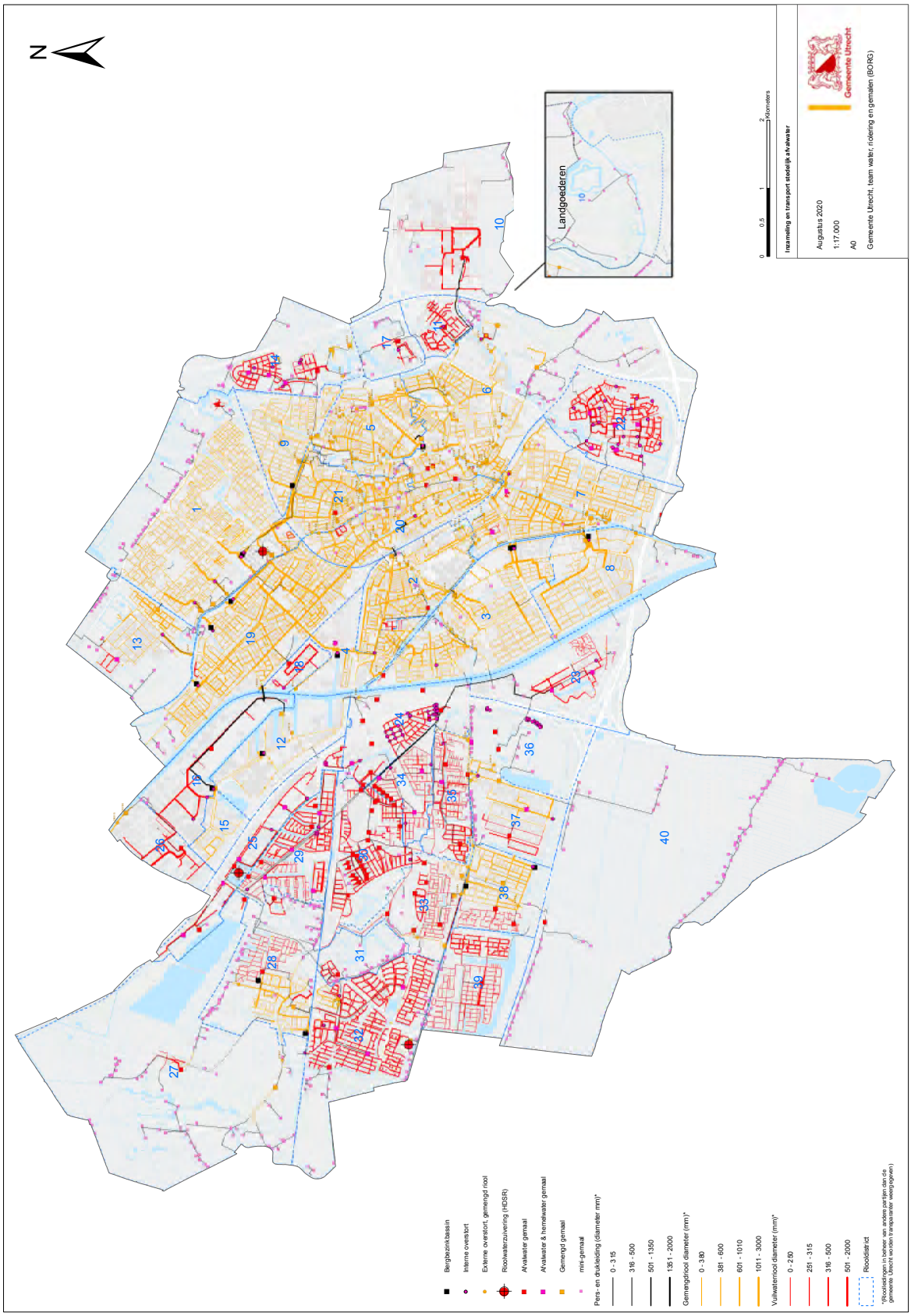
Bijlagen

Bijlage 1: Systeemkaarten
Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050
Bijlage 3: Kaarten wateroverlast
Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak
Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit

Foto: De zwemwaterlocatie De Zeven Stroompjes

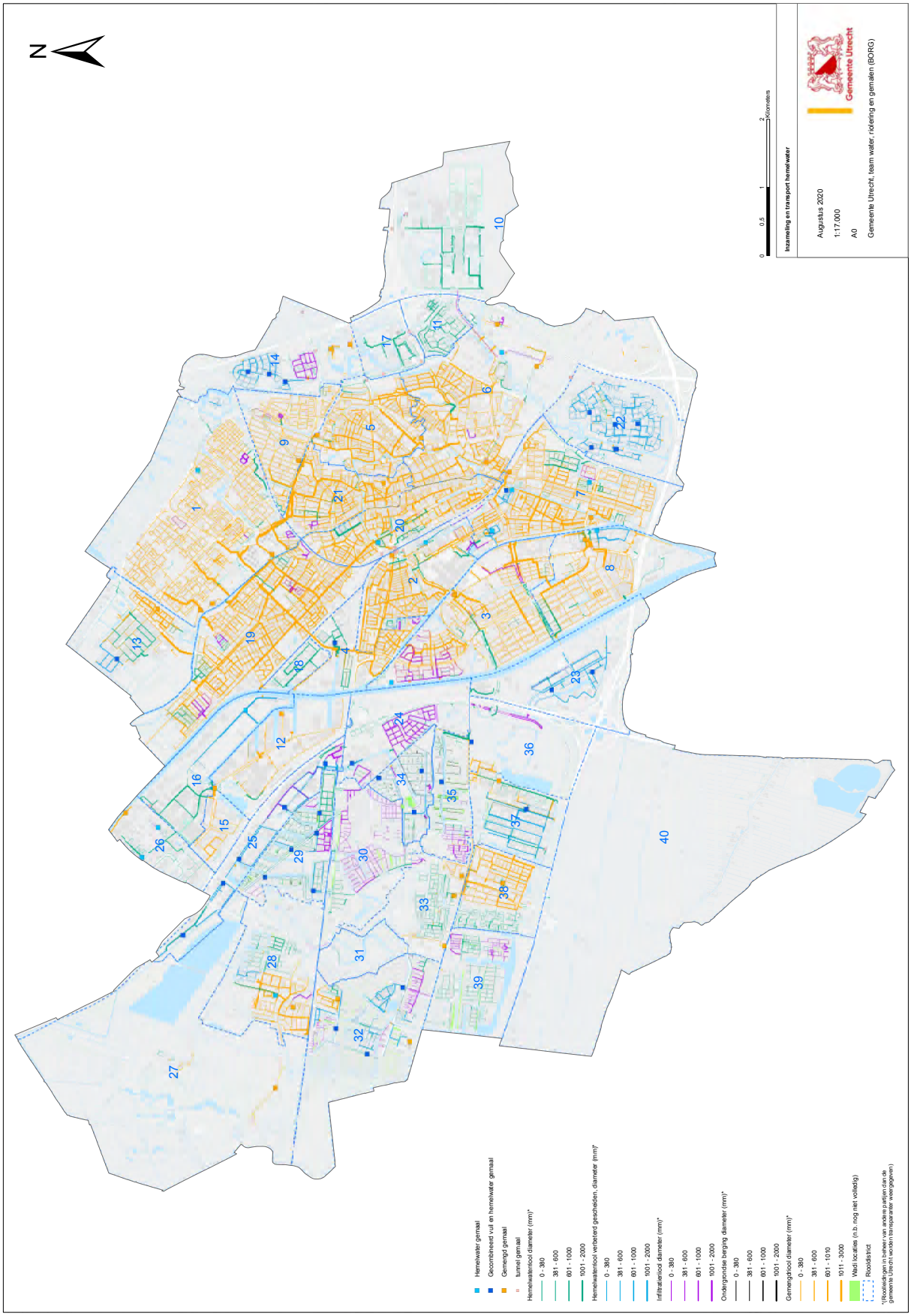
Bijlage 1: Systeemkaarten

Afvalwatersysteem



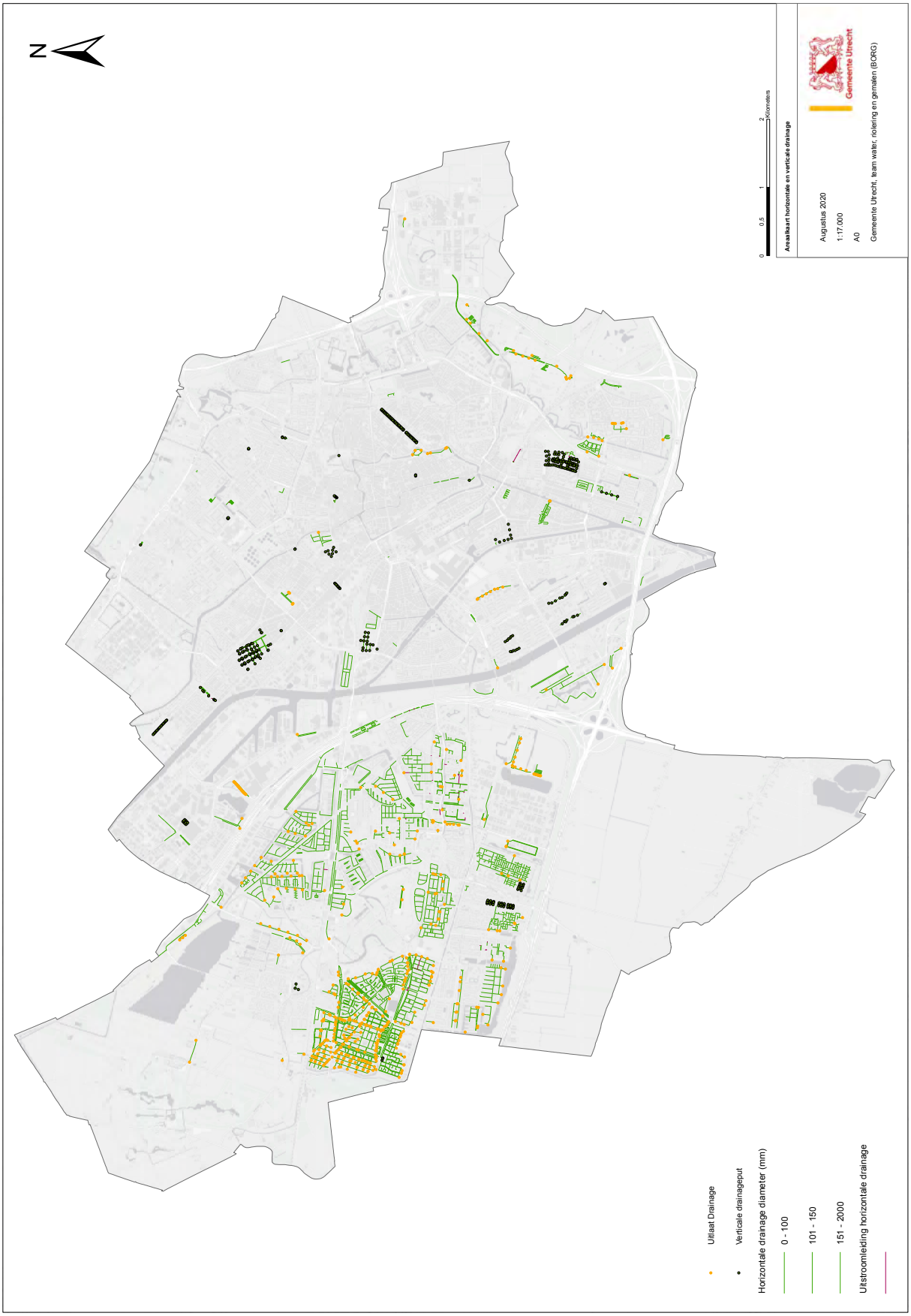
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Hemelwatersysteem



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Ontwateringssysteem

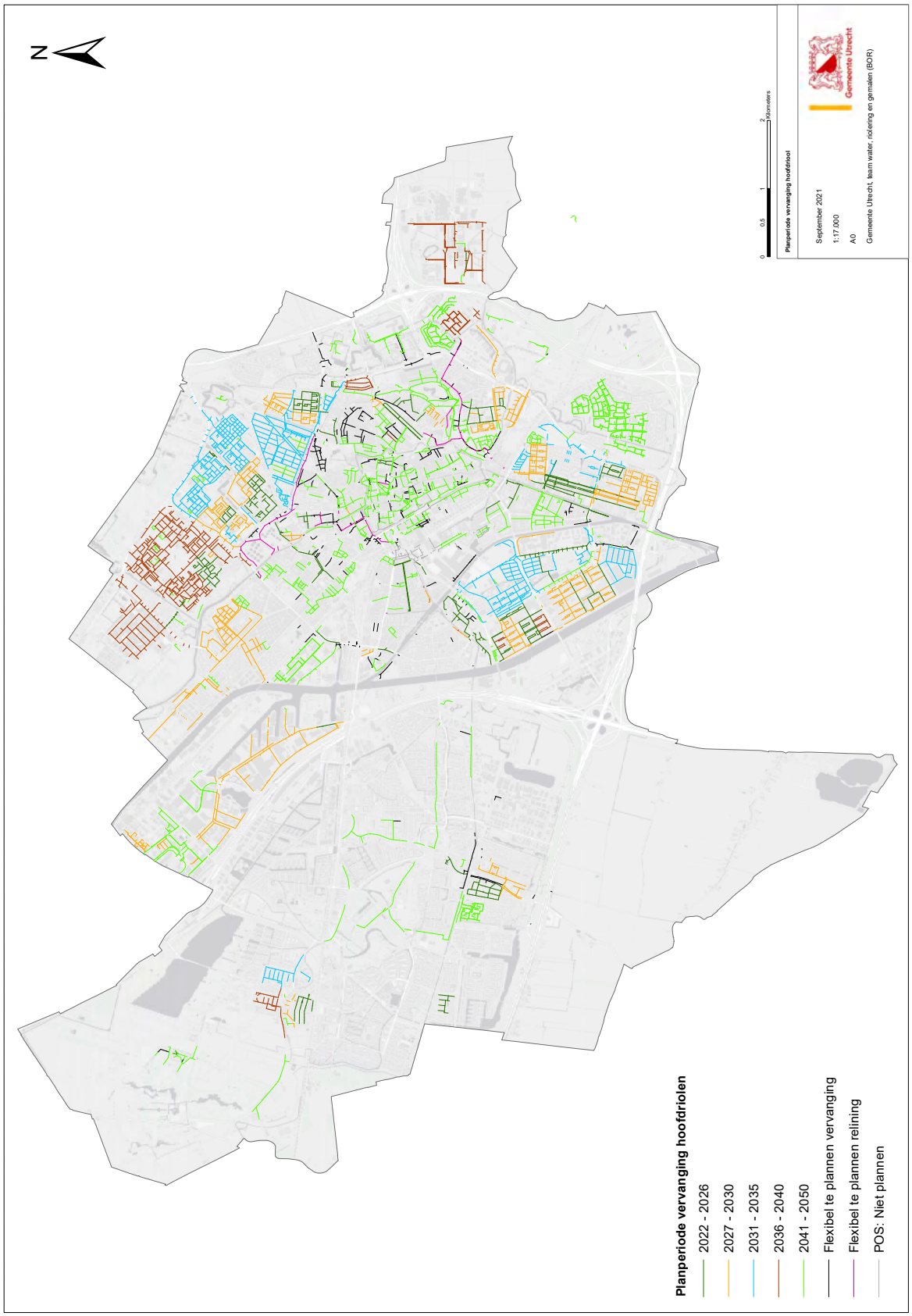


(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Areaalgegevens Utrechts Water- en Rioleringssysteem per 28-04-2021

Type object	Hoeveelheid
Vuilwaterriolering	286 km
Gemengde riolering (vuilwater+hemelwater)	626 km
Hemelwaterriolering (dichte buis) incl. leiding achter overstorten	305 km
Hemelwaterriolering (infiltratiebuis)	75 km
Totaal vrijverval hoofdriolering	**1.292 km**
Kolkaansluitleidingen	261 km
Perceelaansluitleidingen	433 km
Lijngoten	6 km
Pers- en drukriolering	149 km
Drainage	239 km
Duikers	41 km
Watergangen in onderhoud gemeente	246 km
Gemalen	696
Putten	36.007
Straat- en trottoirkolken (incl. Slokops)	87.777
Gemengde overstorten (incl. bergbezinkbassins)	156
Bergbezinkbassins	18

Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

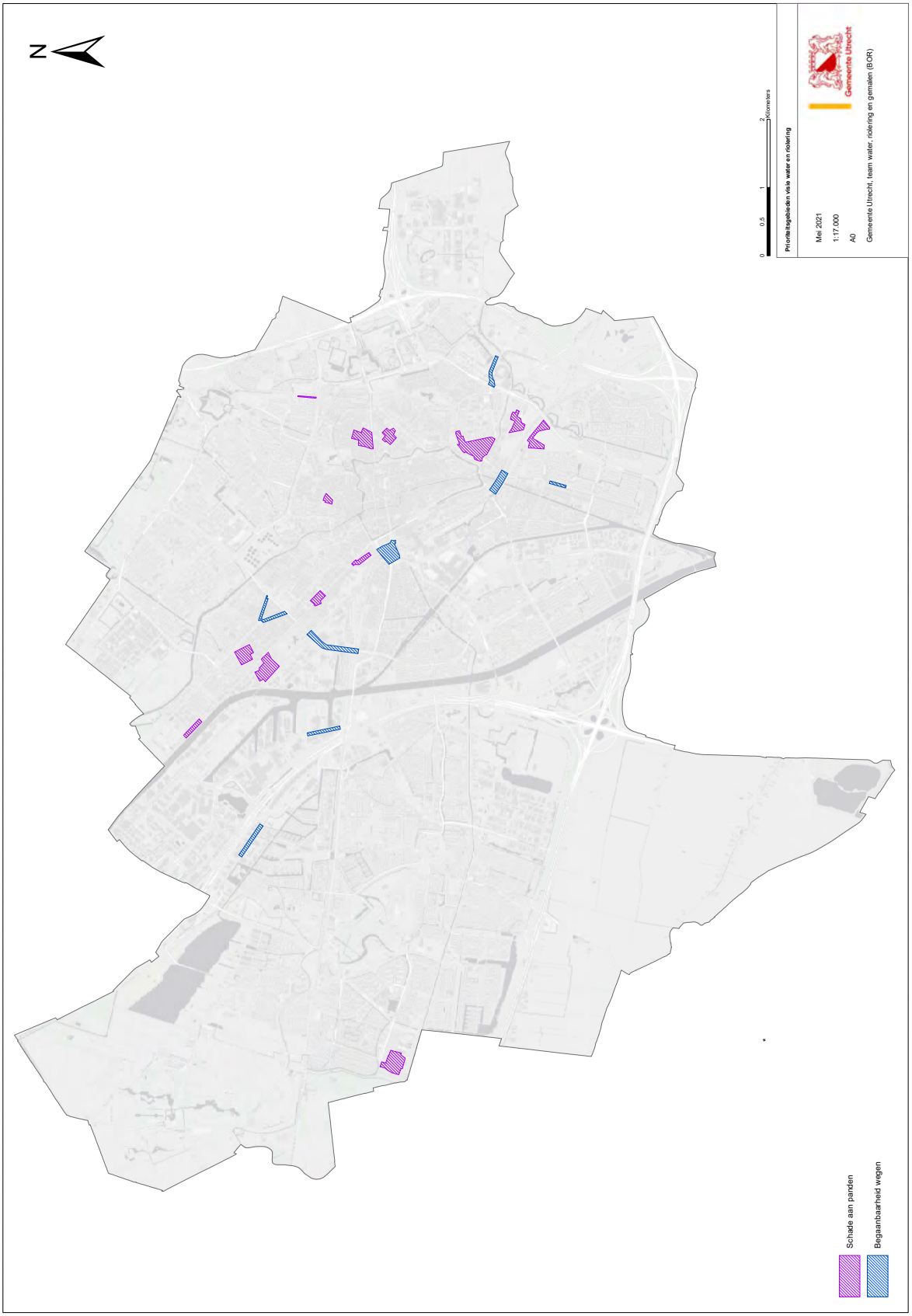
Bijlage 3: Kaarten wateroverlast

Water op straat na 80mm neerslag



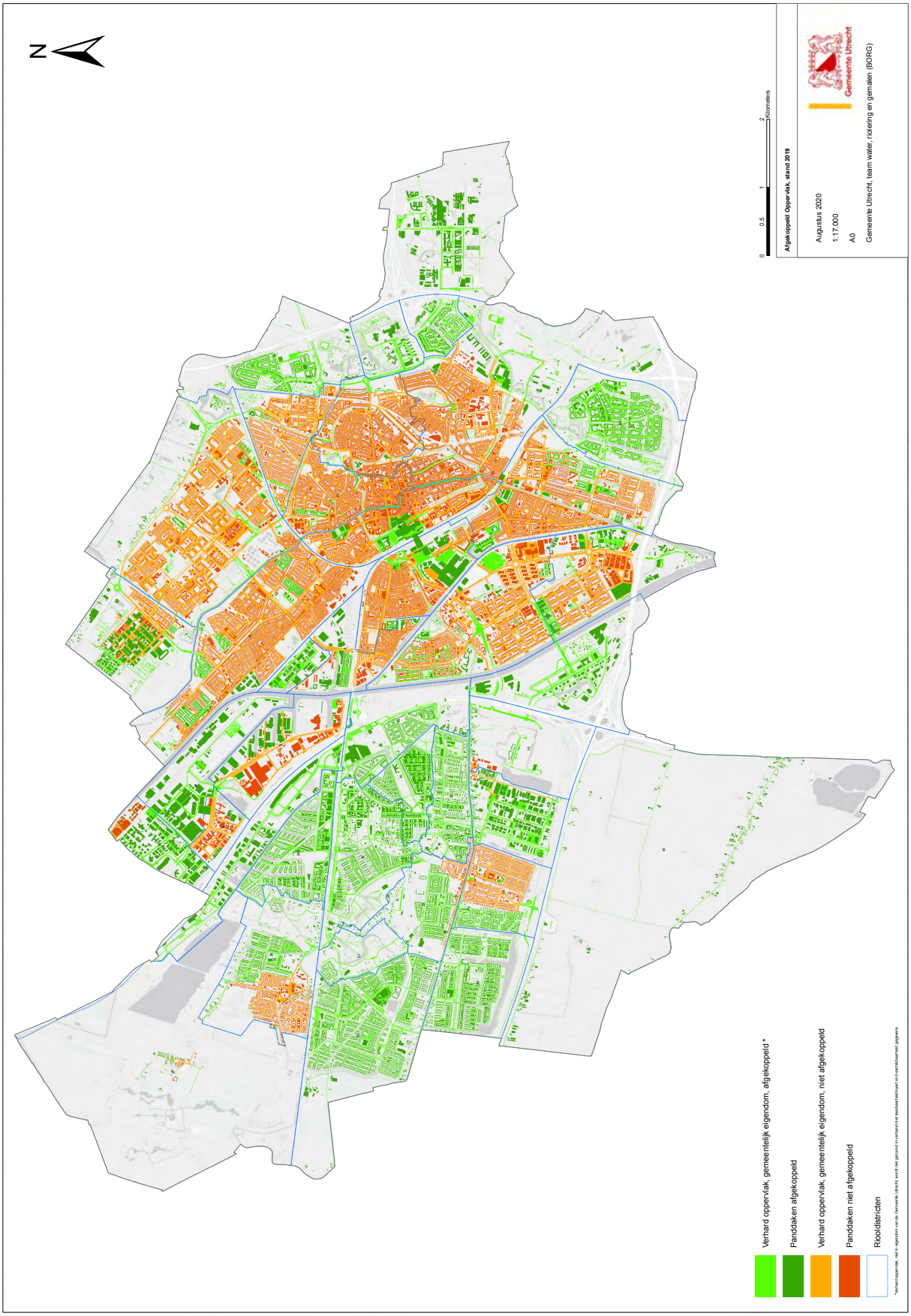
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Prioriteitsgebieden wateroverlast



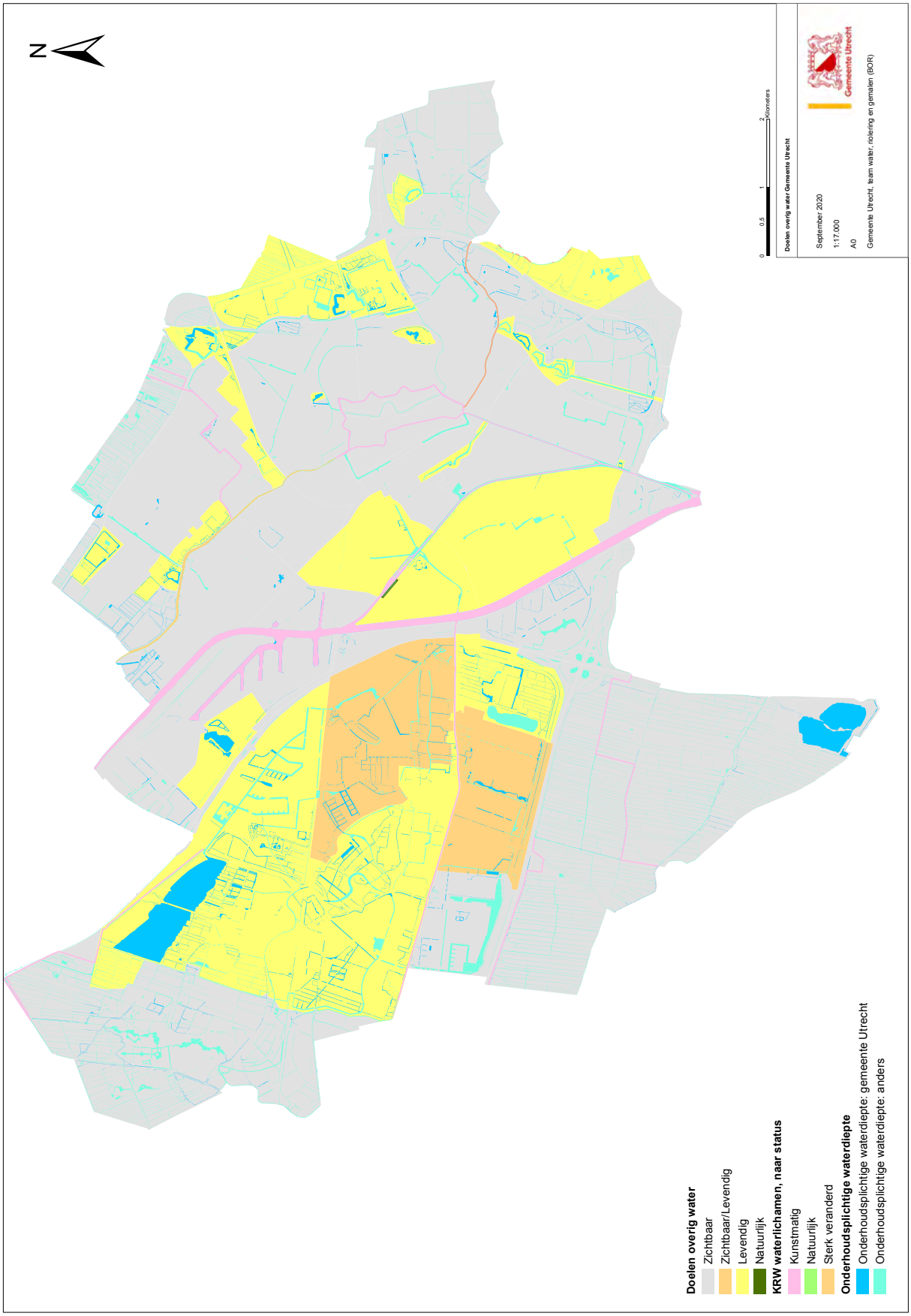
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



Programma

Water en Riolering Utrecht 2022-2026



Rioolvervanging als drijvende kracht achter de vernieuwing van de openbare ruimte

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
waterenriolering

Inhoud

Samenvatting 3

1. Inleiding 5
- Aanleiding 6
- Leidende principes 6
- Proces 7
- Leeswijzer 7

2. Afvalwater 8
- Groei van de stad, toename afvalwateraanbod 9
- Groot onderhoud en vervanging vrijverval riolering 9
- Groot onderhoud en vervanging rioolgemalen en mechanische riolering 11
- Dagelijks onderhoud 11
- Verminderen rioolvreemd water 12
- Fossiel arme energie 12
- Circulaire stad 13
- Financiën 13

3. Hemelwater 14
- Aanpak knelpunten hemelwatersysteem 15
- Hemelwater vasthouden en benutten waar het valt 16
- Financiën 19

4. Grondwateroverlast 20
- Te hoge grondwaterstand 21
- Te lage grondwaterstand 22
- Bemalingen en warmte koude opslag 22
- Financiën 23

5. Oppervlaktewater 24
- Beheer en onderhoud 25
- Groot onderhoud: baggeren 25
- Verbeteren oppervlaktewaterkwaliteit 26
- Energie uit oppervlaktewater 29
- Financiën 30

6. Middelen 31
- Personeel 32
- Kostenontwikkeling 2022-2026 32
- Ontwikkeling rioolheffing 33

Bijlagen 36
- Bijlage 1 Inversteringsplanning riolering 2022 – 2026 37
- Bijlage 2 Beleid en onderzoek 39
- Bijlage 3 Bijdrageregeling niet-rioleringsprojecten 40
- Bijlage 4 Indicatoren 42
- Bijlage 5 Baggerprogramma 46



Het vervangen van een duiker door een brug in Lunetten

Samenvatting

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. De Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. Bij deze Visie hoort een Programma Water en Riolering, waarin wij jaarlijks de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en kostendekking beschrijven voor een periode van vijf jaar. Met de indeling sorteren we voor op de invoering van de Omgevingswet. Het Programma Water en Riolering vormt samen met de Visie Water en Riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019.

Onze ambitie is om het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Hiermee leveren we een bijdrage aan maatschappelijke opgaven voor de stad, waarvan de belangrijkste zijn:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Daarbij willen we dat iedereen (bewoners, bedrijven, gebruikers) hiervan profiteert en aan bijdraagt.

Voor 2022-2026 zijn de belangrijkste activiteiten die voortkomen uit de diverse programma's:

A. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering

B. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering.

C. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het Programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen.
D. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
E. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
F. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan.
G. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de daadwerkelijke kostenontwikkeling nog steeds jaarlijks door de Raad wordt bepaald bij de vaststelling van de Programmabegroting.

Het programma 2022-2026 bedraagt ongeveer € 235 miljoen, waarvan € 80 miljoen voor het reguliere beheer en onderhoud inclusief subsidies en personeelskosten, 6 miljoen voor groot onderhoud en € 100 miljoen aan vervangings- en verbeteringsinvesteringen. De resterende kleine € 50 miljoen gaat op aan de bijdrage aan de straatreiniging, de bijdrage aan het btw-compensatiefonds, de kosten voor de inning van de rioolheffing en de bijdrage aan de algemene kosten van de gemeentelijke organisatie.

De verwachte jaarlijkse kostenstijging is ongeveer 3% (exclusief inflatie) en valt daarmee in de bandbreedte van 2 tot 4% die in de Visie Water en Riolering is aangegeven. Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de verwachte jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging in de periode 2023-2026 jaarlijks tussen de 2 en 2,5 % zal liggen. Dit is exclusief verrekening van de inflatie. Ook dit past binnen de bandbreedte van 1,5 tot 2,5% die in de Visie Water en Riolering is opgenomen. In 2022 blijven de tarieven gelijk aan 2021, zoals voorgesteld in de Programmabegroting 2022.

Zoals aangekondigd in de Visie Water en Riolering starten we een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing wat meer recht doet aan het principe van “de vervuiler betaalt”.



1

Inleiding

Het Programma Water en Riolering Utrecht 2022-2026 beschrijft welke activiteiten in de periode 2022-2026 gepland staan om invulling te geven aan de gemeentelijke zorgplichten en het beleid zoals verwoord in de Visie Water en Riolering Utrecht.

Foto: De aanleg van geveltuinen tijdens Burendag 2021 in de Prinses Beatrixslaan

1.1 Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Dit Programma Water en Riolering 2022-2026 bevat de voorgenomen activiteiten voor de periode 2022-2026 om invulling te geven aan de zorgplichten. Het programma komt voort uit de Visie Water en Riolering, waarin het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten is vastgelegd. De Visie Water en Riolering en het Programma Water en Riolering 2022-2026 vormen samen het wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en komen daarmee in de plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De planverplichting voor het hebben van een Gemeentelijk Rioleringsplan vervalt met de invoering van de Omgevingswet (naar verwachting per 1 juli 2022). Vanaf dat moment moet het beleid een plek krijgen in de gemeentelijke omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en de regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in een visie en de maatregelen en middelen in een programma geven we al invulling aan de systematiek van de Omgevingswet. Ook geeft het programma invulling aan artikel 2 en 17.2 van de gemeentelijke financiële verordening, waarin is vastgelegd dat de gemeente beschikt over een programmabegroting en minimaal om de vier jaar een nota rioleringsplan vaststelt.

Het Programma Water en Riolering 2022-2026 beschrijft de activiteiten waarmee we invulling geven aan de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook beschrijft het programma de activiteiten die wij uitvoeren om het oppervlaktewater gezond te houden dat bij de gemeente in onderhoud is. Tot slot geeft het programma de gevolgen van alle activiteiten aan voor de ontwikkeling van de gemeentelijke rioolheffing die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld bij de programmabegroting.

Het Programma Water en Riolering wordt in de toekomst jaarlijks geactualiseerd en als onderdeel van de Voorjaarsnota vastgesteld. De wijze waarop en de vorm waarin zijn nog in ontwikkeling.

1.2 Ambitie

Utrecht wil een gezonde stad zijn voor iedereen. Voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht is daarbij onze ambitie om dit gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Dit betekent dat we streven naar:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Daarbij willen we dat iedereen (bewoners, bedrijven, gebruikers) hiervan profiteert en aan bijdraagt.

Voor de verdere uitwerking van onze ambitie en de bijbehorende beleidskeuzes verwijzen we naar de Visie Water en Riolering Utrecht.

1.3 Leidende principes

Voor dit programma hanteren we de leidende principes uit de gemeentelijke Visie Klimaatadaptatie, de Visie Water en Riolering en de Nota Beheer Openbare Ruimte. Dit betekent dat we bij ingrepen in de openbare ruimte de volgende principes hanteren:

- We houden stromen apart, ofwel we ontvlechten het afval- en hemelwatersysteem waar het kan.

- We vergroten de sponswerking van de stad door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit doen we via het principe “Groen tenzij”, ofwel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zo veel mogelijk groene maatregelen. We volgen hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater.
- We benutten alle ruimte. We streven ernaar zoveel mogelijk functies te combineren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Denk hierbij aan het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, waterinfiltratie en groen via wadi’s, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen.
- We respecteren het natuurlijke systeem en zorgen conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water ervoor dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechterd.

Om de door ons gewenste situatie te bereiken hanteren we de volgende leidende principes voor de realisatie;

- We geven als gemeente het goede voorbeeld, ofwel we beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed.
- We gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren.
- We gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig in te richten en via werk met werk maken andere maatschappelijke ambities te realiseren (principe van ontwikkelend beheer).
- We stimuleren bestaande bouw en openbare ruimte door voorlichting, facilitering en subsidiering om de gewenste transities te realiseren. Verplichting is alleen aan de orde bij nieuwbouw en ingrijpende verbouwingen.

1.4 Proces

Bij het opstellen van het programma is nauw samengewerkt en afgestemd met de andere belangrijke gemeentelijke programma’s die invloed hebben op de openbare ruimte, zoals het Meerjarenperspectief Ruimte en het programma Beheer Openbare Ruimte. Daar waar het gaat om het beïnvloeden van de andere eigenaren in Utrecht werken we vooral samen met de programma’s energie, circulair, groen en vastgoed. Daarnaast zijn de relevante onderwerpen uit het programma afgestemd met de zuiveringsbeheerder (Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en de waterkwaliteitsbeheerders (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat).

Conform de gemeentelijke Participatie- en inspraak Verordening 2019 is de Visie Water en Riolering ter inzage gelegd, waarbij tevens voldaan is aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de toekomstige Omgevingswet (3.4 Awb). Omdat het Programma Water en Riolering 2022-2026 uitwerking is van de visie en geen eigen beleidskeuzes bevat is het programma niet ter inzage gelegd.

1.5 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 t/m 5 worden achtereenvolgens de belangrijkste activiteiten op afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en oppervlaktewater beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de benodigde middelen (personeel en financiën) en de gevolgen voor het rioolheffingstarief. De bijlagen bevatten een overzicht van de geplande rioleringsinvesteringen, het beleid- en onderzoeksprogramma, nieuwe spelregels voor bijdragen aan niet-rioleringsprojecten, nieuwe indicatoren om de voortgang te monitoren en het gemeentelijke baggerprogramma.



2

Afvalwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht om afvalwater in te zamelen en te transporteren naar de zuivering. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een groot aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn:

- Inspelen op de groei van de stad
- Vervanging vrijvervalriolering
- Groot onderhoud rioolgemalen en mechanische riolering
- Dagelijks onderhoud
- Bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, energietransitie en de circulaire stad

Deze beschrijven we in dit hoofdstuk.

Foto: Het reinigen van het Bergbezinkbassin in de Fransiscusdreef

2.1 Groei van de stad, toename afvalwateraanbod

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

De stad is de afgelopen jaren flink gegroeid. Daarmee is ook de hoeveelheid afvalwater toegenomen. In de periode 2016-2020 kwamen er bijna 7.000 rioolaansluitingen bij waarop circa 20.000 inwoners zijn aangesloten, ofwel elk jaar een toename van 0,9 miljard liter afvalwater. Daarnaast nam de geregistreerde hoeveelheid afvalwater van bedrijven en kantoren met ruim 30% toe tot 3,2 miljard liter per jaar. Een groei van 0,8 miljard liter ten opzichte van 2016.

Naast het afvalwateraanbod groeide het gemeentelijke vrijverval rioolstelsel de afgelopen vier jaar met 110 km tot bijna 1.300 km. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) sloot de rioolwaterzuivering in het noorden van Lageweide. Dit afvalwater gaat nu naar de zuivering van Leidsche Rijn op bedrijventerrein De Wetering. De vernieuwing van de grootste zuivering van de stad door HDSR aan de Brailledreef werd in 2019 afgerond.

Wat gaan we de komende jaren doen

De stad groeit de komende jaren in hoog tempo door. In de Visie Water en Riolering hebben we al in hoofdlijnen aangegeven wat dit betekent voor de benodigde capaciteit van de zuiveringen. Samen met HDSR, verantwoordelijk voor de zuiveringen, werken we het huidige en verwachte toekomstige afvalwater- en hemelwateraanbod per hoofdrioolgemaal en per zuivering verder uit. De kosten van dit onderzoek dekken we uit het budget voor beheer en onderzoek (zie paragraaf 6.2). Op basis daarvan besluiten we of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in het afvalwatersysteem en bij de zuiveringen. Afhankelijk van de uitkomsten actualiseren we de in 2014 gemaakte afspraken met HDSR over onze aanvoer naar de diverse zuiveringen op ons grondgebied zoals vastgelegd in het onderlinge afvalwaterakkoord.

2.2 Groot onderhoud en vervanging vrijverval riolering

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij vaststelling van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 hebben we besloten voor de gemiddelde theoretische levensduur van de vrijvervalriolering voortaan uit te gaan van 70 jaar (was 60 jaar). Dit gaf de mogelijkheid de jaarlijks te vervangen lengte riolering terug te brengen naar 5 km. De afgelopen planperiode 2016-2020 is dit beleid voortgezet. In totaal is de afgelopen vijf jaar ruim 18 km vrijvervalriolering vervangen: Hiermee is de doelstelling van 25 km ofwel 5 km per jaar niet gehaald.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Lengte vervangen riolering (km)	4,3	3,1	4,6	4,0	2,1	18,4

Tabel 2.1: Lengte vervangen riolering in km periode 2016-2020

De belangrijkste oorzaken hiervoor waren de geringe personele bezetting bij de organisatieonderdelen die de werken moesten voorbereiden en de wens de rioolvervangingen zoveel mogelijk onderdeel te laten zijn van integrale herinrichtingen. Specifiek voor 2020 en 2021 geldt dat de voorbereiding van veel projecten is vertraagd door de coronacrisis, waardoor de start van de uitvoering is doorgeschoven naar volgende jaren. Belangrijke werken die de afgelopen vier jaar zijn uitgevoerd zijn de grootschalige rioolvervanging in De Meern, de belangrijke toegangswegen van Vleuten (Schoolstraat, Wilhelminalaan, Stationsstraat en Pastor Ohllaan), de Petemoederslaan e.o. in Ondiep, het Queeckhovenplein en omgeving in Zuilen, de Oudwijkerdwarsstraat in Oost en de Jongeriusstraat bij de Loevenhoutsedijk.

Bij die laatste drie projecten is gelijktijdig de afval- en hemelwaterstroom gescheiden. Tot slot hebben we het transportriool in de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan in Oog in Al intern verstevigd (relining).

Anno 2020 is slechts 15 km riolering ouder dan 70 jaar. Ondanks dat de vervangingsdoelstelling de afgelopen jaren niet is gehaald, is nog geen sprake van een aanzienlijke vervangingsachterstand en daarmee achterstallig onderhoud.

Wat gaan we de komende jaren doen

Zoals beschreven in de Visie Water en Riolering is het noodzakelijk om de komende jaren de vervangingsinspanning te verhogen om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden. In de visie kiezen we ervoor de jaarlijkse vervangingsinspanning in 15 jaar van 5 naar 18 km per jaar te laten gaan. Hierbij streven we ernaar om zoveel mogelijk werk met werk te maken en daar te vervangen waar we een impuls kunnen geven aan de gewenste vernieuwing van de openbare ruimte. De afgelopen drie jaar hebben we de personele capaciteit fors uitgebreid om invulling te kunnen geven aan deze doelstelling. Dit zetten we de komende planperiode voort. Daarnaast plannen we de rioolvervangingen sinds 2020 veel verder vooruit, omdat werk met werk maken een langere voorbereidingstijd vraagt. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat de planvorming van integrale projecten minimaal 3 jaar vraagt. Vandaar dat pas vanaf 2023 de toename van de rioolvervangingen ook pas daadwerkelijk zichtbaar zal worden. Deze aanpak resulteert in de geprogrammeerde vervangingsdoelstelling in tabel 2.2. Hieronder valt ook het relinen van sommige grote transportriolen.

	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Geprogrammeerde lengte te vervangen riolering (km)	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7	41,5

Tabel 2.2 Geprogrammeerde lengte te vervangen riolering periode 2022-2026

Voor de vertaling van het vervangingsprogramma in concrete projecten hebben we vanuit het principe van ontwikkelend beheer uitgebreid afgestemd met de programma's stedelijke ontwikkeling, mobiliteit, groen en groot onderhoud openbare ruimte. Deze afstemming heeft geresulteerd in een groot aantal integrale projecten waar we de komende vijf jaar gezamenlijk de openbare ruimte aanpakken en het riool vernieuwen. Een overzicht van deze projecten is opgenomen op de kaart en in de tabel in bijlage 1. Sinds 2020 volgen we voor deze projecten het Utrechts Plan Proces 4 inclusief een bestuurlijk vastgestelde Startnotitie. De rioolvervangingen in het Rubenskwartier, het Amazonekwartier en Welgelegen zijn hiervan de eerste voorbeelden.

Het uitgangspunt bij de rioolvervanging is dat we zoveel mogelijk werk met werk maken (ontwikkelend beheer). We sluiten aan bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beheeropgaves. Werk met werk maken betekent ook dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de actuele doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves, te weten klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief. Bij veel projecten is de rioolvervanging zowel qua ingreep als financieel de drijvende kracht achter de gewenste vernieuwing van de openbare ruimte.

In de begroting voor de komende jaren zijn we uitgegaan van een eenheidsprijs voor de vervanging van € 1.720,- per strekkende meter. Deze prijs is gebaseerd op een reguliere vervangingsprijs van € 1.320,- per strekkende meter en een toeslag van € 400,- per strekkende meter om de gewenste transities in het systeem door te voeren. De toeslag is gebaseerd op een eenheidsprijs van € 40,- per af te koppelen m2 verhard oppervlak en gemiddeld 10 m2 aangesloten verharding per strekkende meter te vervangen riool. De komende jaren gaan we ervaren of dit budget en met name de toeslag toereikend is. Naar verwachting is dit sterk afhankelijk van de bijdrages die andere programma's inbrengen en beschikbaar is vanuit externe financieringsbronnen en zal dit per project dus sterk kunnen verschillen. Het actualiseren van de te hanteren eenheidsprijs is dus ook onderdeel van de jaarlijkse actualisatie van het programma. Het geprogrammeerde budget voor de rioolvervangingen is weergegeven in tabel 2.3.

2.3 Groot onderhoud en vervanging rioolgemalen en mechanische riolering

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Afgelopen planperiode zijn de hoofdrioolgemalen Kardinaal de Jongweg, Lange Hagelstraat en Korte Baanstraat, de drie grootste rioolgemalen in de stad, volledig gerenoveerd. Medio 2021 zijn de renovatiewerkzaamheden aan het rioolgemaal Europalaan afgerond, waarbij meteen een groen dak is aangelegd.

Wat gaan we de komende jaren doen

We gaan door met het groot onderhoud van de hoofdrioolgemalen. De komende jaren renoveren we de hoofdrioolgemalen Cambridgelaan (Utrecht Sciencepark), Fuchslaan (Tuindorp), Neutronweg, Atoomweg en Isotopenweg (Lageweide), Rio Brancodreef (Overvecht-Noord) en Kanaalweg (Transwijk), evenals de rioolgemalen Rijnsweerd Noord en Zuid, Lunetten Noord, Midden en Zuid, Manitobadreef en Vlampijpstraat. Ook starten we de planvorming voor de renovatie van alle overige rioolgemalen in de stad inclusief de druk- en persriolering. In elk geval gaan we de komende vijf jaar de mechanische installatie van de drukrioolgemaaltjes langs de Koningsweg/Rijndijk, Voordorpsedijk, Weg naar Rhijnauwen, Europaweg, Rijsstraatweg/Zandweg en Thematerweg/Smalle Themaat inspecteren en waar nodig vervangen. Alle geplande werkzaamheden zijn weergegeven op de kaart in bijlage 1.

2.4 Dagelijks onderhoud

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

In 2017 hebben we het afhandelen van meldingen opnieuw aanbesteed. Het gaat hier vooral om het verhelpen van verstoppingen van straatkolken en verstopte huisaansluitingen. In 2018 is de aannemer gestart met een grote preventieve onderhoudsronde bij alle 80.000 straat- en trottoirkolken in de stad. Deze rond is in 2019 nagenoeg afgerond. De aanbesteding heeft tot op heden een aanzienlijk kostenvoordeel opgeleverd. In 2020 hebben we het Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS) in gebruik genomen. Hiermee kunnen we het beheer en onderhoud beter baseren op alle beschikbare data en daarmee het assetmanagement beter vormgeven.



De zuigmondenkelder van gemaal Rio Brancodreef voor en na het reinigen

Wat gaan we komende planperiode doen

We zetten het beleid door om door risicogestuurd beheer en het gebruik van data het beheer en onderhoud van onze riolen en rioolgemalen te optimaliseren. De komende planperiode besteden we het planmatig reinigen en repareren van de vrijvervalriolering opnieuw aan. Ook voeren we de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan het rioolstelsel uit om deze weer in goede staat te brengen.

De begroting voor het dagelijks onderhoud in de komende jaren is opgenomen in tabel 2.3. Dit bedrag is inclusief de onderhoudskosten voor de voorzieningen voor hemelwater, voor de drainage om grondwateroverlast te voorkomen en voor de duikers in het oppervlaktewater.

2.5 Verminderen rioolvreemd water

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Rioolvreemd water is water dat zo schoon is dat zuivering op een rioolwaterzuivering niet nodig en daarmee ongewenst is. Het gaat hierbij om schoon hemelwater, intredend grondwater via lekke rioolbuizen en intredend oppervlaktewater via te laag gelegen of lekkende overstortdrempels en lozingen van bemalingswater op de riolering. Het laatste onderzoek naar rioolvreemd water hebben we tien jaar geleden uitgevoerd. Naar aanleiding van dit onderzoek hebben we diverse lekkende overstortdrempels aangepakt, waardoor de hoeveelheid rioolvreemd water sterk is teruggedrongen.

Vijf jaar geleden hebben we onderzocht of we de lozingen van bemalingswater op de riolering konden terugdringen door deze lozingen te gaan beprijzen. Uit het onderzoek bleek echter dat de jaarlijkse administratieve kosten om beprijzing in te voeren groter zouden zijn dan de jaarlijkse inkomsten. Om die reden hebben we de beprijzing niet ingevoerd.

Wat gaan we komende jaren doen?

Komende planperiode gaan we samen met waterschap HDSR het eerder uitgevoerde onderzoek naar rioolvreemd water actualiseren. De kosten van dit onderzoek dekken we uit het budget voor beheer en onderzoek (zie paragraaf 6.2). Daarnaast voeren we een onderzoek uit naar de grondslag van de rioolheffing, waarbij we opnieuw de beprijzing van lozingen van bemalingswater op de riolering overwegen.

2.6 Fossiel arme energie

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij de inkoop van energie voor onze rioolgemalen hebben we gekozen voor een leverancier die zijn energie haalt uit duurzame bronnen.

Wat gaan we komende jaren doen?

Komende planperiode ondernemen we de volgende activiteiten:

- Op basis van het te ontwikkelen afwegingskader in de dakenvisie bepalen of we de daken van de hoofdrioolgemalen gebruiken voor de winning van zonne-energie en/of waterberging met groene daken.
- We voeren onderzoeken uit naar de haalbaarheid van riothermie (energie uit rioolwater). We brengen de potentie in beeld door te kijken waar er voldoende warmte gewonnen kan worden en verkennen we of er eventuele afnemers in de buurt zijn. Ook onderzoeken we of het kansen biedt als we riothermie meekoppelen met rioolvervangingsprojecten.
- We volgen het gemeentelijke energie- en inkoopbeleid t.a.v. de energievoorziening voor ons wagenpark en onze rioolgemalen.

2.7 Circulaire stad

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij de inkoop van onze rioolbuizen was het hergebruik van materiaal één van de aanbestedingscriteria. Alle betonnen rioolbuizen bestaan nu voor minimaal 10% uit hergebruikt materiaal. Daarnaast worden oude rioolbuizen die worden vervangen afgevoerd naar een erkende verwerkingsinrichting. Het puin wordt hier verwerkt tot hoogwaardige en gecertificeerde grind- en zandvervangers door middel van zeven, wassen en breken. Deze grind- en zandvervangers worden toegepast in de wegenbouw of in de beton- en asfaltindustrie. Ook wordt betongranulaat toegepast als funderingsconstructie voor rijwegen en fietspaden.

Verder hebben we bij de renovatie van diverse rioolgemalen nestkasten geplaatst voor vleermuizen en de rioolgemalen voorzien van een groen dak.

Wat gaan we de komende jaren doen?

Komende planperiode ondernemen we de volgende activiteiten:

- We streven naar het volledig ontvlechten van de afvalwater- en hemelwaterstroom bij de vervanging van onze rioolbuizen bij herinrichtingsprojecten (zie onderdeel groot onderhoud en vervanging riolering en hoofdstuk 3 over hemelwater)
- We streven er op termijn alleen nog maar afvalwater via het riool naar de zuivering af te voeren. Hemelwater houden we zoveel mogelijk vast op de plek waar het gevallen is en gebruiken we daar nuttig. Hiermee sluiten we zowel de afvalwater als hemelwaterkringloop (zie hoofdstuk 3)
- We volgen het gemeentelijke inkoopbeleid op het gebied van circulariteit.
- We onderzoeken samen met zuiveringsbeheerder HDSR hoe we afvalwater zo goed mogelijk circulair kunnen verwerken. Dit doen we onder andere door actief mee te werken aan de nieuwe Zuiveringsvisie van HDSR.

2.8 Financiën

De begroting voor het thema afvalwater is opgenomen in tabel 2.3.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud afvalwater	5,1	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
Vervangingsinvesteringen riolering	16,3	14,2	13,7	14,6	16,0	18,4
Vervangingsinvesteringen gemalen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Totaal	**22,9**	**22,2**	**21,8**	**22,8**	**24,3**	**26.8**

Tabel 2.3 Kosten thema afvalwater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

De kosten voor het dagelijks onderhoud nemen van 2021 naar 2022 sterk toe. Dit komt omdat met ingang van 2022 de kosten voor beheersystemen en meten en monitoring bij het dagelijks onderhoud zijn ondergebracht (voorheen uit de begroting voor beleid en onderzoek). Daarnaast zijn een aantal onderhoudskosten die voorheen gedekt werden uit de investeringen ondergebracht in de begroting voor dagelijks onderhoud. De kosten voor de in het programma genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek en zijn niet apart benoemd in tabel 2.3.

De kosten voor de vervanging van de riolering liggen in 2022 en 2023 lager dan in 2021 doordat de werkzaamheden in de Zeeheldenbuurt in 2022 deels en in 2023 volledig afgerond zijn. De aanpak van wateroverlast in de Zeeheldenbuurt wordt gedekt uit het budget voor de vervangingsinvesteringen. Deze kosten komen bovenop de reguliere vervangingsinvesteringen.



3 Hemelwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht voor de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een groot aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn:

- Aanpak knelpunten hemelwatersysteem
- Hemelwater vasthouden waar het valt

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Een groen dak in de wijk Hoograven

3.1 Aanpak knelpunten hemelwatersysteem

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Zoals toegezegd in het Plan Watertaken 2016-2019 hebben we de afgelopen planperiode veel energie gestoken in de aanpak van locaties waar bij de zware buien uit de zomer van 2014 grootschalige wateroverlast en schade is opgetreden. Het betreft de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt en de tandartspraktijk aan de Schoolstraat in Vleuten. Op basis van een intensieve discussie in de gemeenteraad is begin 2016 besloten dat de problematiek in Lombok en de Zeeheldenbuurt van die omvang was, dat redelijkerwijs van de eigenaren niet meer verwacht kan worden dat ze die volledig zelf oplossen. Dit heeft geresulteerd in een aanpak waarbij we in de straten een extra hemelwaterriool aanleggen. Daarnaast ondersteunen we via voorlichting en participatietrajecten de eigenaren om zelf maatregelen te nemen in de eigen woning en/of tuin en om - indien nodig – de achterkant van het perceel via een nieuwe hemelwateraansluiting aan te sluiten op het nieuwe hemelwaterriool. Het hemelwaterriool in Lombok is in 2018-2019 aangelegd, waarbij een meerderheid van de aanwezige eigenaren heeft geïnvesteerd in een nieuwe hemelwateraansluiting op het nieuwe riool. In 2020 is gestart met de uitvoering van de vergelijkbare aanpak in de Zeeheldenbuurt.

Ook bij de Schoolstraat in Vleuten hebben we maatregelen genomen. Hier voldeed het gemeentelijke rioolstelsel niet aan de eigen criteria en trad bij meerdere zware buien schade op in het pand. Om het probleem op te lossen is in 2018-2019 het bestaande riool in de Schoolstraat vervangen en vergroot. Daarbij is gelijk ook een extra hemelwaterriool aangelegd. Eerder hebben we via een herinrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving van de tandartspraktijk het risico op wateroverlast sterk verminderd. Ook in de Van der Mondestraat in Tuinwijk en in de Kantonnaleweg op Lageweide is een extra hemelwaterriool aangelegd om het risico op wateroverlast sterk te verminderen.

Als de aanleg van het nieuwe hemelwaterriool in de Zeeheldenbuurt is afgerond, zijn alle maatregelen voortkomend uit de grootschalige wateroverlast in 2014 uitgevoerd.

Naast het nemen van fysieke maatregelen zijn we in 2016 gestart met het ontwikkelen van een modelinstrumentarium waarmee we de hemelwaterbestendigheid van onze openbare ruimte en onze hemelwatersystemen kunnen toetsen. Dit instrumentarium is de afgelopen jaren ontwikkeld door bureau Arcadis en is in 2019 in gebruik genomen. Het instrumentarium is al gebruikt voor de klimaatstresstest en wordt momenteel ingezet bij diverse nieuwbouwontwikkelingen, herinrichtingen van de openbare ruimte en rioolvervangingen. Denk aan het Beurskwartier, de herinrichting Amazonekwartier en de aanpak verminderen wateroverlast Zeeheldenbuurt

Wat gaan we de komende jaren doen

De uitgevoerde klimaatstresstest wateroverlast toont aan dat de openbare ruimte en het onderliggende hemelwatersysteem nog niet overal voldoen aan de nieuwe doelstellingen voor wateroverlast zoals geformuleerd in de Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering. De komende vijf jaar gaan we voor de prioriteitsgebieden nader onderzoek uitvoeren om te bepalen of deze kwetsbaarheid ook in praktijk ervaren wordt en de modellering dus representatief is. Mocht dit zo zijn dan onderzoeken we of doelmatige maatregelen mogelijk zijn om het risico op wateroverlast sterk te verminderen.

Daarnaast gaan we de komende jaren het modelinstrumentarium verder uitbreiden en verbeteren. Samen met waterschap HDSR voegen we delen van het oppervlaktewatersysteem toe aan het model, zodat we ook de capaciteit van sloten, grachten en kanalen kunnen toetsen. Ook breiden we het model uit met een infiltratiemodule zodat we het functioneren van onverhard oppervlak beter in kaart kunnen brengen. Het streven is dat binnen enkele jaren alle grotere plannen voor nieuwbouw, herontwikkeling of rioolvervanging met dit model of een vergelijkbaar model in de ontwerpfase worden doorgerekend en getoetst.

Verder gaan we door met de ontwikkeling van het Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS), waarmee we alle beschikbare informatie uit metingen toegankelijk presenteren. Waar relevant en betrouwbaar genoeg maken we deze informatie ook openbaar toegankelijk.

3.2 Hemelwater vasthouden en benutten waar het valt

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij het Plan Watertaken 2016-2019 is besloten de afkoppeldoelstelling te verbreden, zodat het vervangen van verharding door groen voortaan ook een manier is om af te koppelen en daarmee gefinancierd kan worden uit de rioolheffing. Hiervoor hebben we in de periode 2016-2020 jaarlijks 1 miljoen euro gereserveerd, waarmee met een bijdrage van 25 euro per m2 ongeveer 4 ha per jaar afgekoppeld of onthard kon worden. In eerste instantie hebben we dit geld ingezet bij lopende herinrichtingen en sloop-nieuwbouwplannen. De laatste jaren hebben we het afkoppelen ook steeds meer onderdeel gemaakt van onze eigen rioolvervangingen, waardoor we elk jaar meer oppervlak hebben afgekoppeld. Ook hebben we de groene dakensubsidie steeds aantrekkelijker gemaakt om eigenaren te stimuleren hun eigen perceel te vergroenen. Het succes van de groene dakensubsidie is terug te zien in het sterk gestegen vergroende oppervlak in 2020. Van de 2,9 ha was 1,9 ha vergroend dakoppervlak.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Aantal ha afgekoppeld	2,0	4,9	5,8	7,6	11,4	31,7
Waarvan vergroend	1,0	1,0	0,9	0,8	2,9	6,6

Tabel 3.1 Afgekoppeld oppervlak in de periode 2016-2020

Uit de tabel blijkt dat we onze afkoppeldoelstelling voor de periode 2016-2020 ruimschoots gehaald hebben. Het vergroenen van verhard oppervlak in de openbare ruimte blijkt in praktijk lastig, omdat veel verharding een functie heeft en niet zomaar weggehaald kan worden. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat we in een herinrichtingsproject maximaal 15 tot 20 % van de verharding helemaal kunnen weghalen en vergroenen. Ook is gebleken dat een eenheidsbedrag van 25 euro per m2 onvoldoende is om zonder aanvullende financiering te kunnen ontharden en vergroenen. Het vergroenen van oppervlak blijkt in praktijk gemakkelijker. Zeker de helft van het vergroende oppervlak betreft vergroende daken.

In het Plan Watertaken 2016-2019 spraken we verder de ambitie uit om samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een waterbank op te zetten. Deze bank moest ontwikkelaars die extra hemelwaterberging moeten aanleggen vanwege uitbreiding van verharding binnen hun plangebied, de mogelijkheid geven deze verplichting af te kopen. Op die manier krijgen wij en HDSR de financiële middelen krijgen om op een andere locatie extra hemelwaterberging te realiseren. Dit is met name wenselijk als op de andere locatie de hemelwaterberging een groter effect heeft, beter ingepast kan worden of beter gecombineerd kan worden met andere functies.

Deze waterbank is er tot op heden niet gekomen. De belangrijkste reden is dat extra waterberging alleen noodzakelijk was bij toename van verhard oppervlak, ofwel hoofdzakelijk bij uitbreidingslocaties. Bij de vaststelling van de RSU 2030 in 2016 is echter besloten in te zetten op binnenstedelijke groei. Dit betekent over het algemeen verdichten op plekken waar al veel verharding aanwezig is, zoals bij de Merwedekanaalzone of het Beurskwartier. Per saldo zorgen deze ontwikkelingen niet voor meer, maar voor minder verharding. Hiermee vervalt de formele plicht tot het realiseren van meer hemelwaterberging. Bij ontwikkelingen waar het verhard oppervlak nog wel toeneemt moet de watercompensatie nog wel binnen het eigen plangebied gerealiseerd worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het Kruisvaartkwartier, de verbreding van de NRU en de verbreding van de Ring Utrecht en de in- en uitbreidingen op het Utrecht Science Park (USP). Bij het USP hebben USP, HDSR en gemeente alsnog besloten voor dit gebied een eigen waterbank op te zetten.

Wat gaan we de komende jaren doen

Conform de Visie Water en Riolering voeren we de afkoppelinspanning de komende jaren verder op met als doel om uiteindelijk een circulaire en klimaatbestendige stad te worden waarbij al het schone hemelwater wordt vastgehouden waar het gevallen is en niet meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Hiermee ontlasten we het bestaande rioleringssysteem en vergroten we de sponswerking van de bodem. In paragraaf 3.2.1 en paragraaf 3.2.2 beschrijven hoe we dit willen doen.

3.2.1 Openbare ruimte

In de openbare ruimte willen we het doel bereiken door bij alle rioolvervangingen het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem als uitgangspunt te nemen. Door dit buurtgewijs te doen en zoveel mogelijk werk met werk te maken kunnen we gelijk de openbare ruimte hemelwaterbestendig inrichten (zie paragraaf 2.2 over hoe we dit doen bij rioolvervangingen en bijlage 1 voor de projecten waar we dit doen).

Daarnaast hebben we een bijdrageregeling om bij herinrichtingen in de openbare zonder rioolvervanging te stimuleren dat zoveel mogelijk verhard oppervlak wordt afgekoppeld of onthard. We verhogen ten opzichte van de afgelopen jaren het eenheidsbedrag van € 25,- per m2 naar maximaal € 40,- per m2 af te koppelen oppervlak. Proefdraaien de afgelopen jaren leert dat voor minder dan € 40,- per m2 het niet haalbaar is om niet-functionele verharding te verwijderen en te vervangen door groen. De voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater is leidend in de hoogte van de bijdrage. Maatregelen waarbij het hemelwater verwerkt wordt via natuurlijke weg (vergroening, infiltratie in groenstroken of aanleg van extra oppervlaktewater) krijgen een bijdrage van € 40,- per m2 af te koppelen oppervlak. Bij toepassing van technische maatregelen als ondergrondse infiltratie via infiltratiebuizen is de maximale bijdrage € 30,- per m2 en bij directe afvoer naar bestaand oppervlaktewater maar € 20,- per m2. We passen de regeling al enkele jaren toe, maar vanwege de groei van het aantal betrokken medewerkers en het toenemend aantal verzoeken hebben we de regeling meer in detail uitgeschreven. De uitgebreide versie van de bijdrageregeling is opgenomen in bijlage 3. Het beschikbare budget is opgenomen in tabel 3.3.

Grote projecten die gebruik maken van de regeling zijn de vergroening van de Rivierenwijk, het ontharden van de Maliebaan en terugbrengen van de Leidsche Rijn in het Stationsgebied. De bijdrage aan het terugbrengen van de Leidsche Rijn overstijgt het jaarlijks beschikbare budget voor de regeling, vandaar dat we deze bijdrage apart in de begroting hebben opgenomen (zie tabel 3.3).



De vergroende speeltuin op het Bankaplein

3.2.2 Particulier terrein

We verwachten voortaan dat ook particulieren een bijdrage leveren aan het vasthouden en verwerken van hemelwater. Zoals in de Visie Water en Riolering beschreven is verplichting vooralsnog alleen aan de orde bij nieuwbouw en ingrijpende verbouwingen. Bij bestaande gebouwen stimuleren we particulieren door voorlichting, facilitering en subsidiering om het hemelwater voortaan lokaal te verwerken. Hiertoe ontwikkelen we de komende jaren de volgende activiteiten:

- We stellen omgevingsplanregels op om bij nieuwbouw en grootschalige renovatie voortaan niet alleen te kunnen verplichten dat de inzameling van afval- en hemelwater wordt gescheiden, maar ook dat het hemelwater wordt afgevoerd via de voorkeursvolgorde, waarbij minimaal 90% van de neerslag wordt vastgehouden en nuttig wordt gebruikt op het perceel of binnen de planlocatie. De cruciale vraag hierbij is in welke situaties het doelmatiger is om het hemelwater niet vast te houden op het eigen perceel, maar binnen een plangebied of in de aangrenzende openbare ruimte. Momenteel werken we op provinciaal niveau hiervoor doelstellingen uit als onderdeel van de afspraken over klimaatbestendig bouwen.
  Aan de andere kant merken we dat hoogstedelijk bouwen in Utrecht specifieke afspraken en afwegingen vraagt, omdat de ruimte op zowel particulier terrein als openbaar terrein beperkt is.
- We onderzoeken via de op te stellen dakenvisie hoeveel waterberging op de bestaande Utrechtse daken mogelijk is, hoe we dit kunnen combineren met vergroening van daken en de aanleg van zonnepanelen en hoe we dit realiseren.
- We zetten onze bewustwordingscampagne Waterproof030 (o.a. onze eigen invulling van operatie Steenbreek) door om alle andere eigenaren in Utrecht te stimuleren en te faciliteren maatregelen te nemen om verharding terug te dringen en hun eigen percelen hemelwaterbestendig in te richten. Bij voorlichting zetten we in op informeren en inspireren, zoals het NK Tegelwippen. Bij het faciliteren is er bijvoorbeeld de tegel-ophaalservice. Conform de Visie Klimaatadaptatie onderzoeken we of we de campagne kunnen verbreden tot alle klimaatadaptatie doelstellingen.
- We stellen naast de subsidieregeling voor groene daken een nieuwe subsidieregeling in voor het ontharden en vergroenen van en het vasthouden van hemelwater op percelen van maatschappelijke voorzieningen, de regeling Watervriendelijk Maatschappelijk Vastgoed.
  We kiezen voor het stimuleren van maatschappelijk vastgoed, omdat het maatschappelijk vastgoed een breed publiek bereikt en daarmee ideaal kan fungeren als voorbeeldfunctie. We hogen het subsidieplafond voor de subsidie groene daken met ingang van 2022 verder op tot 0,7 miljoen euro per jaar.
- We stellen omgevingsplanregels op om bij rioolvervangingen, waarbij een nieuwe hemelwatervoorziening wordt aangelegd, de mogelijkheid te hebben eigenaren van zowel bestaande als nieuwbouw te verplichten om mee te werken aan het aansluiten van hun hemelwater op de nieuwe hemelwatervoorziening.

3.2.3 Doelstelling afkoppelen

We verwachten via de bijdrageregeling en de subsidieregelingen jaarlijks 5 ha te kunnen afkoppelen, bij voorkeur via vergroening. Daarnaast streven we ernaar om per meter rioolvervanging minimaal 10 m2 verharding af te koppelen. Dit leidt tot de jaarlijkse afkoppeldoelstelling zoals weergegeven in tabel 3.2.

	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Via rioolvervangingen (ha)	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7	41,5
Via bijdragenregeling en subsidieregelingen (ha)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	25,0
Totaal	**11,2**	**12,1**	**13,2**	**14,3**	**15,7**	**66,5**

Tabel 3.2 Doelstelling af te koppelen oppervlak 2022-2026

3.3 Financiën

De begroting voor het thema hemelwater is opgenomen in tabel 3.3.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Waterproof030	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Subsidie groene daken	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Subsidie watervriendelijk maatschappelijk vastgoed	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bijdrageregeling niet rioolprojecten openbare ruimte	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bijdrage terugbrengen Leidsche Rijn	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Totaal	**1,4**	**3,2**	**3,2**	**3,2**	**3,2**	**2,2**

Tabel 3.3 Kosten thema hemelwater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

De kosten voor het dagelijks onderhoud van de hemelwatervoorzieningen zijn dermate gering dat ze niet apart zijn toegedeeld. Ze zijn onderdeel van de begroting voor dagelijks onderhoud bij het thema Afvalwater. De kosten voor de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek.



4 Grondwateroverlast

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht om structurele grondwateroverlast te voorkomen. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een aantal activiteiten, te weten:

- Voortzetten aanpak knelpunten te hoge grondwaterstand.
- Ontwikkelen aanpak knelpunten te lage grondwaterstand.
- Doorontwikkeling instrumentarium.

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Ijzerafzettingen in een Verticale infiltratieput in de Majellaparkbuurt

4.1 Te hoge grondwaterstand

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het optreden van grondwateroverlast wordt sterk bepaald door het weer. De grondwaterstanden komen het hoogst in winters met veel neerslag. Dit is terug te zien aan het aantal meldingen in de natte winters van 2013-2014 en 2017-2018. Van de meldingen wordt maar een beperkt deel veroorzaakt door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte. Veelal zijn bouwkundige gebreken of de waterhuishouding op het particuliere perceel de oorzaak en is de eigenaar zelf aan zet. Het aantal meldingen waarbij de grondwateroverlast veroorzaakt wordt door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte fluctueert mee en bedraagt ongeveer 10% van het totale aantal grondwateroverlastmeldingen.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Totaal aantal grondwateroverlast meldingen	36	65	107	45	50	303
Waarvan door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte	7	8	12	5	4	36

Tabel 4.1 Grondwateroverlastmeldingen 2016-2020

De afgelopen planperiode hebben we het beleid doorgezet dat we extra ontwatering realiseren als:

- Via lokaal maatwerk de situatie verbeterd kan worden (aanleg verticale drainage). Hier hebben we vooral ervaring mee opgedaan in Hoograven, de omgeving van het Majellapark en Kanaleneiland (Alexander de Grotelaan). Met name in Hoograven en Kanaleneiland zijn de ervaringen positief en werken de systemen goed. Bij het Majellapark hebben we op diverse plekken te maken met ijzerafzetting, waardoor de drainagebuizen verstopt raken. Dit vraagt intensief onderhoud.
- Meegelift kan worden met andere ingrepen in de openbare ruimte (rioolvervanging of grootschalige herstructurering). Afgelopen planperiode hebben we de tien jaar geleden gestarte aanpak voorgezet in Hoograven, De Meern en Veldhuizen, waar we extra drainage hebben aangelegd in combinatie met rioolvervanging.

Naast de aanleg van drainage hebben we een aantal verbeteringen doorgevoerd in ons grondwatermeetnet. We hebben meetpunten toegevoegd die de grondwaterstand meten in de toplaag van de bodem, de zogenaamde freatische grondwaterstand. Daarnaast kunnen we sinds 2021 alle grondwaterstanden telemetrisch uitlezen, zodat we altijd de actuele grondwaterstand kunnen raadplegen. Hierdoor zien we sneller dat extreme grondwaterstanden optreden.

Wat gaan we de komende jaren doen

We zetten de huidige aanpak voort. We gaan in Hoograven, De Meern en Veldhuizen verder met de aanleg van drainage in combinatie met rioolvervanging. Voor de omgeving Majellapark starten we een nieuw onderzoek om te kijken hoe we – ondanks de ijzerafzetting – de ontwatering kunnen verbeteren.

Naast de woongebieden gaan we ook in een aantal parken aan de slag. Als eerste gaan we voor het Julianapark een plan opstellen om de ontwatering te verbeteren. Op basis van die ervaring gaan we de komende jaren nog een aantal parken en plantsoenen waar ontwateringsproblemen spelen onderzoeken. Deze parken en plantsoenen zijn:

- Hamerplantsoen in Hoograven
- Park Oog in Al
- Archeologiepark
- Park de Hoge Weide
- Amaliapark
- Julianapark

Naast deze locaties zijn er momenteel geen locaties waar de grondwateroverlastproblematiek zo groot en omvangrijk is dat een gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk is.

De oudste drainage in stedelijk gebied is ongeveer 30 jaar oud. Vooralsnog is er geen noodzaak om ergens drainage te vervangen. Wel vragen de drainagestelsels in gebieden met ijzerrijk grondwater (veelal gebieden met veel klei in de bodem) regelmatig onderhoud om te voorkomen dat de drains dichtslibben met roestafzetting. Oude drainage heeft meestal een kleinere diameter dan wat we tegenwoordig toepassen, waardoor de kans op verstopping groter is en reinigen lastiger. Mogelijk dat we op basis hiervan op een gegeven moment toch moeten besluiten om drainage te vervangen.

De invoering van de Omgevingswet maakt het mogelijk om de criteria voor grondwateroverlast ook vast te leggen in omgevingsplanregels. We gaan na of het zinnig is ten behoeve van nieuwbouwontwikkelingen om regels vast te leggen die ervoor zorgen dat bij nieuwbouw zodanig gebouwd en bouwrijp gemaakt wordt dat de kans op grondwateroverlast minimaal wordt. Verder onderzoeken we de mogelijkheden en noodzaak om een gemeentelijk grondwatermodel te bouwen waarmee we toekomstige gevolgen van nattere winters op de grondwaterstand kunnen voorspellen.

4.2 Te lage grondwaterstand

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Grondwateronderlast ofwel schade en overlast door te lage grondwaterstanden was in Utrecht tot op heden geen groot probleem. De zomer van 2018 heeft duidelijk gemaakt dat vooral het groen schade kan oplopen als de grondwaterstanden te ver uitzakken en de toplaag van de bodem uitdroogt. Daarnaast zijn bij de gemeente de afgelopen jaren een handvol meldingen binnen gekomen over scheurvorming in panden als gevolg van de extreme droogte.

De zomer van 2018 heeft ook duidelijk gemaakt dat zolang het waterschap de waterpeilen in de sloten en grachten op niveau kan houden de grondwaterstanden in bebouwd gebied niet zodanig wegzakken dat grootschalige schade aan panden optreedt. Veelal zijn de grondwaterstanden in het verleden al lager geweest door bemalingen (bijvoorbeeld voor de aanleg van Hoog Catharijne in de jaren zestig van de vorige eeuw), waardoor eventuele zettingen toen al hebben plaatsgevonden.

Wat gaan we komende planperiode doen

Droge zomers als in 2018 komen door de klimaatverandering in de toekomst vaker voor. Om ons hierop voor te bereiden brengen we de komende planperiode kwetsbare panden en kwetsbaar groen in beeld. We onderzoeken of het mogelijk is om tegen acceptabele kosten panden en groen minder kwetsbaar te maken. Via het beleid om hemelwater vast te houden waar het gevallen is en het afkoppelen en ontharden door bijvoorbeeld de aanleg van infiltratieriolen en wadi’s stimuleren we de sponswerking van de stad. Hiermee bouwen we meer buffer op voor droge periodes. Het uitgebreide grondwatermeetnet helpt ons om dit te kunnen onderzoeken.

Daarnaast onderzoeken we of we analoog aan de maximaal toelaatbare grondwaterstand een minimaal toelaatbare grondwaterstand moeten vastleggen in omgevingsplan regels waarbij panden en bomen nog geen onomkeerbare schade oplopen. Hiermee kunnen we bij nieuwbouwplannen nieuw aan te planten bomen en groen toetsen of deze voldoende droogte bestendig zijn.

4.3 Bemalingen en warmte koude opslag

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het beleid ten aanzien van de gevolgen van bemalingen en warmte koude opslag (wko) op de grondwaterstand ligt bij respectievelijk de waterschappen en de provincie. De provincie is de vergunningverlenende instantie voor de wko’s, de waterschappen voor bemalingen. Nu het aantal wko-installaties in de stad toeneemt merken wij dat deze een grote invloed op de grondwaterstand kunnen hebben, met name de open wko systemen.

Deze systemen kunnen leiden tot lokale fluctuaties van meer dan een meter in de grondwaterstand. Daarnaast merken wij dat de aanleg en vervanging van riolering door de wko's bemoeilijkt wordt. In veel gebieden moeten we voor de aanleg of vervanging van riolering tijdelijk bemalen en daarmee kan het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen tijdelijk worden beïnvloed. Als gemeente stellen we ons steeds meer de vraag in hoeverre we hier vanuit de gemeentelijke grondwaterzorgplicht ook op moeten gaan sturen en of de noodzakelijke vervanging van riolering niet zwaarder moet wegen dan het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen.

Wat gaan we de komende jaren doen
Met het ontwikkelen en verankeren van een gewenste minimale en maximale grondwaterstand maken we het mogelijk om in de toekomst de effecten van bemalingen en wko's te toetsen. Ook onderzoeken we of we een eigen grondwatermodel kunnen ontwikkelen waarmee we de gevolgen van wko's en bemalingen beter kunnen voorspellen en toetsen. Tot slot onderzoeken we de interactie van infiltratie en wko's en dan met name de gevolgen van ijzerafzetting op de filters van wko installaties. Via infiltratie wordt met de neerslag zuurstof geïnfiltreerd in de diepere bodemlaag, waardoor het aanwezige ijzer in grondwater gemakkelijk kan gaan roesten als het bij filters in contact komt met zuurstof. Bij al deze onderzoeken zullen we nauw optrekken met de provincie, de RUD en de waterschappen.

Het resultaat van alle onderzoeken nemen we mee in de Visie Ondergrond, waarin beleid wordt opgenomen waarbij de belangen van alle functies in de ondergrond ten opzichte van elkaar worden gewogen. Met name het belang van infiltratie van hemelwater en het tijdelijk kunnen bemalen om riolering te kunnen vervangen versus het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen is hierbij van groot belang.

4.4. Financiën

Voor het thema grondwateroverlast zijn de kosten voor dagelijks onderhoud en investeringen dermate gering dat ze niet apart worden toegedeeld. Ze zijn onderdeel van de begroting voor dagelijks onderhoud en de investeringen bij het thema Afvalwater. De kosten voor de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek.



5 Oppervlaktewater

De gemeente heeft circa 250 km aan watergangen en 40 km aan duikers in onderhoud. Op de toestand van deze watergangen op orde te houden ondernemen we komende planperiode een aantal activiteiten, te weten:

- Regulier beheer en onderhoud
- Groot onderhoud: baggeren
- Verbeteren waterkwaliteit
- Onderzoek/kennisontwikkeling energie uit oppervlaktewater

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Het baggeren van een watergang in Leidsche Rijn

5.1 Beheer en onderhoud

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Voor het maaien en schonen van watergangen hebben we de afgelopen planperiode ervaring opgedaan met de in 2016 in gebruik genomen werkpakketten voor het onderhoud van de oevers. Dit moet leiden tot meer eenduidigheid in het onderhoud en daarmee verbetering van de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Conform uitgangspunt is dit budgetneutraal uitgevoerd. Het goed uitvoeren van het onderhoud valt of staat bij goede informatie in de beheersystemen over wie onderhoudsplichtig is en wat het streefbeeld en bijbehorende onderhoud is. Helaas liet de kwaliteit van het beheersysteem en de beheerinformatie nog te wensen over. Het afgelopen jaar is de personeelsformatie op dit punt uitgebreid en is er hard aan gewerkt om het beheersysteem op orde te krijgen. Het is nog niet gelukt om samen met HDSR een proef te starten met het gezamenlijk maaien van alle watergangen in één wijk. Enerzijds hebben we besloten eerst de ervaringen van de lopende proef in tussen HDSR en de gemeente Nieuwegein af te wachten en anderzijds kennen de lopende onderhoudscontracten van gemeente en HDSR verschillende termijnen, waardoor het lastig is de proef in de tijd in te passen.

We hebben de afgelopen jaren een groot aantal duikers vervangen. Waar mogelijk hebben we de gelegenheid gebruikt om het systeem meteen robuuster en natuurvriendelijker te maken door een grotere duiker terug te brengen of de duiker te vervangen door een brug. Uitgevoerde projecten zijn de duikers in het Wilhelminapark, onder de Prinses Irenelaan in het Niftarlakepark, in de Meerndijk en in het Kloosterpark in De Meern, de Schoolstraat in Vleuten en het Zwartewoud in Lunetten.

Wat gaan we de komende jaren doen

Zowel het maaionderhoud als het baggeronderhoud is in 2020 opnieuw voor meerdere jaren aanbesteed. Op de langere termijn streven we nog steeds om met HDSR te komen tot één aannemer in een wijk voor het maaionderhoud van alle watergangen. Dit verhoogt de kwaliteit en uniformiteit van het onderhoud, vermindert de overlast voor inwoners en zorgt naar verwachting voor totaal lagere kosten.

Bij de vervanging van duikers ligt de komende jaren de focus op de vooroorlogse duikers. Deze blijken over het algemeen in slechte staat, waardoor het niet meer verantwoord is om vervanging langer uit te stellen. We zijn al gestart met de vervanging van de vooroorlogse duikers langs de Groenedijk in Leidsche Rijn. Met de vervanging proberen we het oppervlaktewatersysteem meteen robuuster en natuurvriendelijker te maken, door bijvoorbeeld duikers te vergroten of zelfs te vervangen door een brug. We streven ernaar vervangingen en verbeteringen uit te voeren waar werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met andere werkzaamheden. Bijvoorbeeld het vervangen van duikers in combinatie met gepland onderhoud aan de weg.

5.2 Groot onderhoud: baggeren

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het baggeronderhoud is de afgelopen jaren conform het afgesproken programma uitgevoerd. Hiermee is de diepte van de watergangen die wij als gemeente in onderhoud hebben op orde. Wel bleek ook hier dat de informatie in onze beheersystemen niet altijd actueel was. Ook hier is het afgelopen jaar hard aan gewerkt om deze informatie op orde te krijgen. Met HDSR zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder de vierjaarlijkse schouw (controle) door het waterschap op de diepte van de watergangen kan vervallen. Belangrijke voorwaarde is het opstellen van een apart meerjaren baggerplan. Dit plan is in 2020 opgeleverd en is te vinden in bijlage 5. Het benodigde budget voor de uitvoering van het plan is geborgd in de meerjarenbegroting.

Wettelijk is de eigenaar van gronden die grenzen aan een watergang verplicht om de bagger uit de aangrenzende watergang te ontvangen. Binnen de bebouwde kom vinden we dit een ongewenste situatie. Daarom hanteren we als uitgangspunt dat binnen de bebouwde kom bagger altijd wordt afgevoerd naar een verwerkingslocatie. De keuze van de verwerkingslocatie is aan de aannemer.

De aannemer staat het daarbij vrij om zelf met aangrenzende eigenaren afspraken te maken om alsnog bagger op de oever te verwerken. De afgelopen jaren is veel bagger uit de gemeente Utrecht gebruikt om de Hooge Kampseplas bij Voordorp te verondiepen voor natuurontwikkeling. Dit was mogelijk omdat alle bagger uit de gemeente de laatste jaren relatief schoon is, omdat vrijwel alle historische verontreinigingen in de watergangen in de periode 2005-2015 zijn gesaneerd. De Hooge Kampseplas is nu niet meer beschikbaar, zodat we als gemeente in nauwe samenspraak met de waterschappen moeten bepalen of we het huidige beleid voor de verwerking van bagger voortzetten of dat we binnen de gemeente op zoek gaan naar een eigen locatie voor de verwerking van bagger.

Wat gaan we de komende jaren doen

Het meerjaren baggerplan (zie bijlage 5) voorziet in het jaarlijks baggeren van 30 km aan watergangen (een achtste van het beheerareaal) met jaarlijks gemiddeld 30.000 m3 aan bagger. We verkennen op basis van het meerjarenbaggerplan waar wij en HDSR het beste samen kunnen optrekken met het baggeren. Het eerste resultaat van de verkenning is dat we in 2022 samen de watergangen in de wijk Lunetten gaan baggeren.

Naast het reguliere baggerwerk zijn we in 2021 gestart met de sanering van de Werkspoorhaven. Deze haven is al lang niet meer in gebruik als haven en om die reden is de haven niet meegenomen toen tien jaar geleden de andere havens in Lageweide zijn gesaneerd. Nu de directe omgeving van de Werkspoorhaven ontwikkeld wordt, is het tijd de sanering alsnog uit te voeren en daarbij een belangrijke bijdrage te leveren aan de herontwikkeling van het gebied.

We onderzoeken in hoeverre het voordelig is om zelf te beschikken over een nieuwe baggerverwerkingslocatie in plaats van de verwerking volledig aan de markt over te laten. Mogelijk liggen er kansen om het herstel van de instabiele westoever van de Nedereindseplas te combineren met verondieping van de plas voor natuurontwikkeling. De urgentie voor een dergelijke locatie zal sterk afhangen van het aanbod van verwerkingslocaties elders in de regio. De regelgeving met betrekking tot hergebruik van bagger heeft hier grote invloed op. Schone bagger is geschikt als ophoogmateriaal en daarom gewild. Maar meer vervuilde bagger is een afvalstof die alleen op specifieke locaties te verwerken is.

5.3 Verbeteren oppervlaktewaterkwaliteit

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Metingen

Regelmatig wordt de waterkwaliteit in Utrecht gemeten. Sinds 2015 gebruiken we voor de kleinere wateren de ecoscan methode. Hiermee wordt eenmaal per drie jaar getoetst of het gewenste streefbeeld, minimaal zichtbaar, wordt bereikt. De ecoscan meting betreft kroos, doorzicht, waterplanten en zwerfvuil. Bij de grotere wateren, de zogenaamde waterlichamen, meet het waterschap ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water eens in de vijf jaar op zo'n tien punten de waterkwaliteit in de wat grotere wateren. In 2019 hebben we de metingen samen met HDSR uitgebreid met een participatief burgermeetnet (schoon water experiment). Bewoners meten hierbij de kwaliteit van het water.

Helaas laten de metingen van de ecoscan uit 2018 een lichte achteruitgang zien van de waterkwaliteit. Dit was deels het gevolg van de warme zomerperiode waarin gemeten werd en het onderhoudswerk wat soms vlak voor de meting plaatsvond. Maar de achteruitgang past ook in een breder beeld van de regio. Hier liggen deels oorzaken aan ten grondslag die we als gemeente niet direct kunnen beïnvloeden. Denk aan uitspoeling van meststoffen in water dat via de Kromme Rijn de stad inkomt. Ook factoren op lokaal niveau (b.v. inrichting, bladval, ontlasting watervogels en honden, grote temperatuurschommelingen, langdurige opwarming, doorstroming en onderhoud) kunnen de waterkwaliteit beïnvloeden. Een slechtere waterkwaliteit uit zich door de aanwezigheid van kroos, zuurstofloosheid en soms ook vissterfte. De resultaten van de ecoscan 2021 waren bij het opstellen van dit programma nog niet beschikbaar.

Omdat de ecoscan metingen maar eens per drie jaar plaats vinden, hanteren we als jaarlijkse indicator het aantal urgente oppervlaktewaterkwaliteitsmeldingen. Die zijn meldingen die per direct om een actie vragen vanuit gemeente of waterschap. Denk aan blauwalg, vissterfte, botulisme, stank en zeer overmatig kroos. Het aantal meldingen in de afgelopen jaren is weergegeven tabel 5.1. Ook hieruit blijkt het effect van de warme zomers in de jaren 2018, 2019 en 2020.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Aantal urgente oppervlaktewater meldingen	7	4	5	10	16	42

Tabel 5.1 Urgente oppervlaktewaterkwaliteitsmeldingen 2016-2020

Naast het ecologische meetnet hebben we binnen de gemeente sinds 2014 ook een zwemwatermeetnet. Hierbij meten we op de plekken waar veel gezwommen wordt de bacteriologische parameters waarop de zwemwaterkwaliteit getoetst wordt. Veelal voldoet de bacteriologische kwaliteit aan de normen voor officieel zwemwater. Alleen na hevige neerslag is dit niet het geval door de aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van effluent van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn en die van de Bilt op de Biltsegrift.

In juli 2021 is samen met HDSR en Rijkswaterstaat een oppervlaktewatertemperatuur meetnet gerealiseerd. Gedurende minimaal een jaar wordt op 70 plekken in Utrecht de watertemperatuur gemeten. Op deze manier krijgen we meer informatie over de gevoeligheid van het oppervlaktewater voor opwarming. Ook monitoren we op deze manier de effecten van installaties waarmee we thermische energie uit oppervlaktewater winnen. Naast deze metingen hebben we in de zomer van 2021 op diverse plekken de Krill getest, een varende meetrobot die de waterkwaliteit meet.

Investeringen
Hoewel niet altijd terug te zien in de metingen hebben we de afgelopen planperiode flink geïnvesteerd om de waterkwaliteit te verbeteren. De focus lag hierbij op locaties met urgente waterkwaliteitsproblemen, waar we werk met werk konden maken of waar sprake was van intensieve bewonersparticipatie. Denk hierbij aan het Wilhelminapark, de Oudenrijnsingel in De Meern, de groene Kop in Tuindorp en het Niftarlakepark in Zuilen. Ook hebben we samen met de bewonersgroep Vergroening Singel geïnvesteerd in de aanleg van drijvende vegetatie-eilanden, onderwaterplanten en fauna-uittreedplaatsen (fup's). Verder hebben we een aantal restpunten in het watersysteem van de wijk Leidsche Rijn gerealiseerd, zoals de aanleg van de duiker in de Meerndijk in De Meern.

Beleid en onderzoek
Op basis van de ecoscans uit 2015 en 2018 en andere inzichten hebben we samen met HDSR een grondige analyse laten doen van de ecologische potentie van alle watergangen. Dit heeft geleid tot de nieuwe ambitiekaart in de Visie Water en Riolering, waar voor alle watergangen in de gemeente is aangegeven welke doelstelling we nastreven.

Verder zijn we gestart met de Visie Stadswater, waarin we voor de vaarwegen in de stad – mede op basis van de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanwezige kennis over flora en fauna, aangeven voor welke gebruiksfuncties als zwemwater, viswater en natuurwater het water en de aangrenzende oevers geschikt zijn. De Visie Stadswater zal ook aangeven bij welke wateren wel en niet veilig gezwommen kan worden en op welke locaties we streven om nieuw officieel zwemwater te realiseren.

Wat gaan we de komende jaren doen

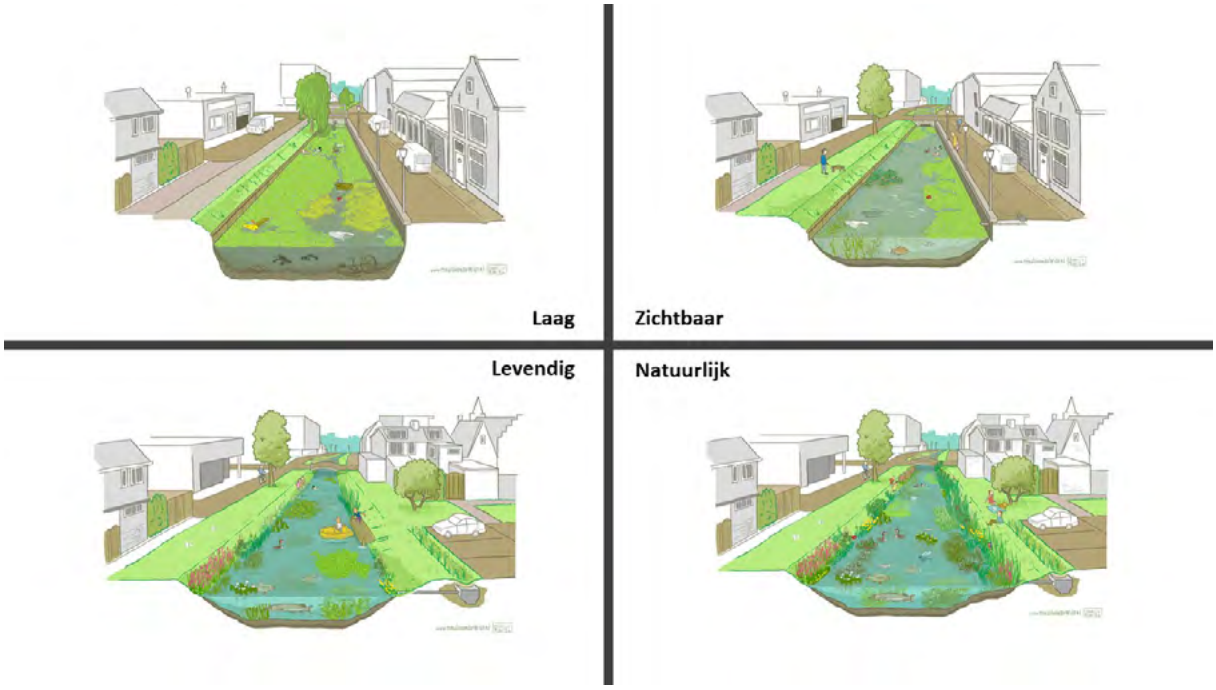
Beleid en onderzoek
We werken gebiedsgewijs met HDSR aan het bepalen van maatregelen om invulling te geven aan de aangescherpte ambities voor het oppervlaktewater in de stad, zoals we in de Visie Water en Riolering Utrecht hebben opgenomen. Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansenkaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers.

Waar nodig stellen we waterbalansen en stoffenbalansen per gebied op. We zijn al gestart met de planvorming voor de Binnenstad. Het streven is eind 2022 het maatregelenprogramma gereed te hebben.

De waterkwaliteit blijven we de komende jaren via de ecoscan methode monitoren. We werken eraan om meer kennis en data op het gebied van waterkwaliteit met medeoverheden en publiek te kunnen delen via de website van de gemeente Utrecht en die van HDSR. Na iedere maatregel ten behoeve van de waterkwaliteit gaan we de waterkwaliteit en ecologie monitoren.

Helaas is momenteel landelijk nog geen methode beschikbaar om een goede klimaatstresstest voor oppervlaktewaterkwaliteit uit te voeren. Samen met HDSR hebben we dit vraagstuk bij de landelijke platforms en kennisinstituten geagendeerd. We werken mee om een dergelijke stresstest verder te ontwikkelen.

We werken verder aan de Visie Stadswater, waarbij we mede vanuit de ambities voor de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanwezige kennis over flora en fauna, invulling geven aan het aanwijzen van gebruiksfuncties als zwemwater, viswater en natuurwater.



De regionale streefbeelden voor waterkwaliteit

Verbeteren Inrichting, beheer en onderhoud
We werken aan verbetering van de waterkwaliteit door:

- Het uitvoeren van de geformuleerde maatregelen o.b.v. de uitgevoerde ecoscans 2015, 2018 2021.
- Het benutten van ruimtelijke ontwikkelingen om de waterkwaliteit te verbeteren. Dit doen we door tijdige inbreng van het thema waterkwaliteit, waar mogelijk de waterstructuur aan te passen mede gericht op waterkwaliteit en voorstellen voor goed beheerbare wateren in te brengen. Zo zijn een aantal verbeteringen onderdeel van de compensatiemaatregelen voor de verbreding van de A27.
- Het waar mogelijk combineren van de groenopgave en wateropgave binnen projecten en het nauwkeurig afstemmen daarvan. Voorbeelden hiervan zijn het opknappen van het Zuilensebos, de herinrichting van het park bij kasteel Nijevelt en de ontwikkeling van het Lunettenpark.

- Bij de aanleg of de verbreding van waterlopen of bij de vervanging van oeverconstructies waar mogelijk natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Dit geldt niet alleen voor ons, maar ook voor HDSR als onderdeel van de recent afgesproken overdracht van oeverconstructies. We hanteren hierbij de kansenkaart natuurvriendelijke oevers. Daar waar een natuurvriendelijke oever niet haalbaar is, leggen we in elk geval fauna-uittreedplaatsen (fup's) aan.
- Bij de aanleg of vervanging van een duiker ervoor te zorgen dat deze groot genoeg is, zodat het water beter doorstroomt en waar nodig of wenselijk, dieren kunnen passeren. Waar dit meerwaarde biedt en kan leggen we een brug aan. De komende jaren gaan we in elk geval aan de slag bij volkstuinencomplex Ons Genot in Overvecht en bij de Gaag in Veldhuizen.
- Het verminderen van de frequentie van het aantal en de omvang van riooloverstorten door het ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem.
- Samen met de waterschappen en de provincie invasieve exoten aan te pakken die een negatief effect hebben op de waterkwaliteit. Zo werken we In Leidsche Rijn aan een bestrijdingsmethode tegen het Ongelijkbladig Vederkruid. Deze waterplant woekert dusdanig dat dit ten koste gaat van andere soorten en ook de aan- en afvoer van water bedreigt. De Provincie heeft recent de Smalle Theeplant verwijderd, eveneens in Leidsche Rijn. Een andere exoot die voor veel overlast zorgt, is de Amerikaanse Rivierkreeft. Deze zoetwaterkreeft kan het ecologisch evenwicht in het water verstoren, doordat de kreeft alle waterplanten opeet en de grond omwoelt. Gevolg is een troebel water zonder begroeiing. Een effectieve aanpak van deze rivierkreeften is helaas nog niet voor handen. We volgen de laatste inzichten inzake de aanpak van deze soort door deelname aan het Platform Invasieve Exoten van de provincie Utrecht.
- Bij meldingen van vissterfte, botulisme en blauwalg, de dode vissen en vogels binnen 24 uur te verwijderen en waarschuwingsborden te plaatsen. Als gevolg van klimaatverandering zal het aantal meldingen van vissterfte, botulisme en blauwalg naar verwachting toenemen. We brengen de meldingen hiervan in beeld en betrekken dit bij de aanpak van klimaatproblemen.
- Bij baggeren te kijken of het mogelijk en/of gewenst is gelijktijdig de watergang te herprofileren.

Voorlichting en bewustwording

- We hebben de intentie door te gaan met het burgermeetnet waterkwaliteit. Hiervoor gebruiken we de bestaande app en stimuleren we de toepassing ervan.
- We stimuleren bewoners om te werken aan vermindering zwerfvuil, brood in het water en hondenpoep bij het water. Dit doen we door het plaatsen van voorlichtingsborden en via de activiteiten van Utrecht Schone Stad, waarbij onder andere bewoners met kano's en al suppend zwerfvuil hebben verwijderd. Ook gaan studenten in kaart brengen wat de omvang is van het probleem van plastic zwerfvuil in het water in de binnenstad. Deze informatie wordt gebruikt om na te gaan of een plastic vangsysteem (zoals de bubble barrier) meerwaarde heeft ten opzichte van de huidige inspanningen van de Gemeente Utrecht.

5.4 Energie uit oppervlaktewater

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

De afgelopen jaren is verkennend onderzoek gedaan in de stad naar de mogelijkheden thermische energie te winnen uit oppervlaktewater (TEO). De onderzoeken leren dat vooral de grotere wateren in de stad, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal en de Kromme Rijn, veel potentie hebben. Op dit moment maakt het Holland Casino gebruik van een TEO-installatie in het Merwedekanaal.

Wat gaan we de komende jaren doen

We zetten het onderzoek naar Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) voort samen met HDSR en Rijkswaterstaat. Zeer kansrijke locaties zijn delen van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Daarnaast blijven we op een groot aantal locaties de oppervlaktewatertemperatuur meten om meer inzicht te krijgen in de mate en snelheid van opwarming van het oppervlaktewater.

5.5 Financiën

De begroting voor het thema oppervlaktewater is opgenomen in tabel 5.2.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud oppervlaktewater (maaien en schonen)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Groot onderhoud (baggeren)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Vervangings- en verbeteringsinvesteringen oppervlaktewater	1,8	0,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Totaal	**3,3**	**2,3**	**3,3**	**3,3**	**3,4**	**3,4**

Tabel 5.2 Kosten thema oppervlaktewater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

In 2022 ligt het accent op het opstellen van een nieuw maatregelenprogramma voor het verbeteren van de waterkwaliteit. Vandaar dat de investeringen in 2022 eenmalig lager liggen. De kosten voor het opstellen van het maatregelenprogramma en de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek en zijn niet apart benoemd in tabel 5.2,



6

Middelen

De uitvoering van het Programma Water en Riolering is sterk afhankelijk van de beschikbare middelen. De belangrijkste zijn ons personeel en de beschikbare financiële middelen. Dit hoofdstuk gaat hier nader op in.

Foto: Ondertekenen overeenkomst uitvoeringspilot klimaatadaptatie in 2019

6.1 Personeel

Waar staan we nu

Tot 2018 lag de focus op het personeelsbeleid bij water en riolering om met beperkte personeelsinzet de basis op orde te houden. Begin 2018 heeft een extern onderzoek plaatsgevonden naar de personele aspecten voor riolering en stedelijk water. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van de Branchestandaard Gemeentelijke Watertaken van de landelijke Stichting RIONED (Sweco, 2018). Hierbij is de personele situatie voor de gemeentelijke watertaken in Utrecht onderzocht voor zowel de kwantiteit (hoeveelheid personeel) als de kwaliteit (kennis en competenties). Uit het onderzoek bleek dat op dat moment de bestaande formatie onvoldoende was voor de uitvoering van de wettelijke en noodzakelijke taken (basis op orde). De bezetting was dus ook onvoldoende om de vervangingsinspanning te kunnen opvoeren en de gewenste transities voor klimaatadaptatie, circulaire stad en energie vorm te geven. Verder bleek de formatie zeer kwetsbaar: als bepaalde medewerkers zouden vertrekken, dan verdween tegelijkertijd ook een groot deel van de kennis.

Op basis van dit onderzoek is met spoed gestart met het uitbreiden van de personeelsformatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. De laatste drie jaar zijn veel nieuwe mensen begonnen. Hiermee zijn we hard aan het werk om enerzijds de basis op orde te krijgen en te houden en anderzijds gelijktijdig invulling te geven aan de gewenste transities. Voor het op orde krijgen van de basis zijn we afgelopen jaar begonnen met het preventieve onderhoud en het verhelpen van storingen bij de rioolgemalen uit te besteden aan de markt.

Wat gaan we de komende jaren doen

De komende jaren voorzien we een verdere stijging van de personeelsformatie, met name voor het voorbereiden en aansturen van alle rioolvervangingen en bijbehorende ambities met betrekking tot afkoppelen, ontharden en klimaatbestendig maken. De extra personeelskosten voor het initiëren en aansturen van de vervangingen zijn onderdeel van de post personeelskosten in de meerjarenbegroting. De personeelskosten voor het voorbereiden, het directie voeren en het houden van toezicht zijn niet direct zichtbaar in de begroting, ook omdat het per project kan verschillen of deze taken worden ingehuurd of worden uitgevoerd door eigen personeel. De kosten zijn onderdeel van de investeringen voor de rioolvervangingen.

6.2 Kostenontwikkeling 2022-2026

De verwachte kostenontwikkeling in de periode 2022-2026 is weergegeven in tabel 6.1

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud afvalwater	5,1	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
Dagelijks onderhoud oppervlaktewater	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,,5
Personeelskosten	5,3	6,1	6,7	7,0	7,0	7,0
Beleid beheer & onderzoek	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Waterproof030	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Subsidie groene daken	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Subsidie watervriendelijk maatschappelijk vastgoed	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Groot onderhoud (baggeren)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Vervangingsinvesteringen riolering	16,3	14,2	13,7	14,6	16,0	18,4
Vervangingsinvesteringen gemalen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Vervangingsinvesteringen oppervlaktewater	1,8	0,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Bijdragenregeling interne projecten	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Bijdrage terugbrengen Leidsche Rijn	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Compensabele BTW	3,9	3,7	3,8	3,9	4,2	4,5
Bijdrage bedrijfsvoering gemeente	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Bijdrage straatreiniging	4,0	4,2	4,2	4,3	4,4	4,4
Totaal	**42,7**	**43,8**	**45,2**	**46,8**	**48,6**	**50,6**

Tabel 6.1 Verwachte kostenontwikkeling in de periode 2022-2026

Een aantal ontwikkelingen vallen op:

- De kosten voor het dagelijks onderhoud nemen van 2021 naar 2022 sterk toe. Zie voor de verklaring paragraaf 2.8.
- De personeelskosten blijven de komende jaren stijgen om de extra vervangingsinvesteringen te kunnen initiëren en om invulling te kunnen geven aan maatschappelijke opgaven als energietransitie, klimaatadaptatie, groei van de stad, biodiversiteit en de circulaire stad.
- De kosten voor de vervanging van de riolering liggen in 2022 en 2023 lager dan in 2021 doordat de werkzaamheden in de Zeeheldenbuurt in 2022 deels en in 2023 volledig afgerond zijn. De aanpak van wateroverlast in de Zeeheldenbuurt wordt gedekt uit het budget voor de vervangingsinvesteringen. Deze kosten komen bovenop de reguliere vervangingsinvesteringen.
- De subsidieregelingen en de bijdrageregeling aan niet rioleringsprojecten zijn mede op verzoek van de accountant apart in de begroting zichtbaar gemaakt.
- Toepassing van de bijdrageregeling aan niet rioleringsprojecten zorgt voor een bijdrage van 4 miljoen euro aan het terugbrengen van de Leidsche Rijn. Vanwege de omvang van deze bijdrage is deze apart in de begroting opgenomen.

6.3 Ontwikkeling rioolheffing

6.3.1. Ontwikkeling eigenaren en grootverbruik

De rioolheffing is in Utrecht opgebouwd uit een heffing voor eigenaren en een heffing voor gebruikers. De eigenarenheffing betreft een vast bedrag per jaar per aangesloten perceel (in 2021 € 228,32). De gebruikersheffing betreft een bedrag per kubieke meter water en wordt aanvullend op de eigenarenheffing opgelegd aan grootverbruikers die jaarlijks meer dan 250 m3 afvalwater op de riolering lozen (in 2021 gemiddeld € 1,67 per m3).

De huidige toedeling van de kosten tussen eigenaren- en grootverbruikersheffing is gebaseerd op de jaarlijkse verdeling in hoeveelheid afgevoerd afvalwater door eigenaren en grootverbruikers. Daarbij worden alleen de kostenposten waarbij de kosten daadwerkelijk afhankelijk zijn van de hoeveelheid afgevoerd afvalwater naar rato toegerekend aan de grootverbruikersheffing. Dit zijn de posten dagelijks onderhoud, vervangingsinvesteringen en de BTW. Kosten die geen relatie hebben met de hoeveelheid afvalwater, zoals de posten beleid, beheer en onderzoek, personeelskosten, bijdrage straatreiniging en bijdrage bedrijfsvoering gemeente worden volledig toegerekend aan de eigenarenheffing. De verdeelsleutel wordt jaarlijks aangepast op basis van het aantal inwoners, het gemiddelde jaarlijkse drinkwaterverbruik per inwoner en het verwachte grootverbruik. De verwachte ontwikkeling van het aantal aangesloten eigenaren en het verwachte grootverbruik is weergegeven in onderstaande tabel.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Aansluitingen	163.840	169.900	172.900	175.900	178.900	181.900
Lozing bewoners (m^3)	15.750.000	16.030.000	16.300.000	16.580.000	16.860.000	17.130.000
Lozing grootverbruik (m^3)	3.200.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Lozing totaal (m^3)	18.950.000	19.030.000	19.300.000	19.580.000	19.860.000	20.130.000

Tabel 6.2 Verwachte ontwikkeling lozingen in de periode 2022-2026

Voor de groei van het aantal aansluitingen is uitgegaan van 3.000 extra aansluitingen per jaar op basis van de meest recente bouwprognoses. Het aantal aansluitingen in 2022 is bijgesteld op basis van de rapportage van de BGhU over 2020. Het werkelijke aantal aansluitingen bleek in 2020 en 2021 aanzienlijk hoger te liggen dan in de raming was aangehouden. Ook het grootverbruik is gecorrigeerd op basis van de rapportage van 2020. Hieruit blijkt dat de huidige omvang van het grootverbruik ongeveer 3,0 miljoen m^3 per jaar bedraagt. In overleg met de BGhU is besloten om voor de begroting de komende jaren uit te gaan van 3,0 miljoen m^3 per jaar.

6.3.2. Indicatie ontwikkeling eigenaren en gebruikersheffing

Bij volledige kostendekking en bij toepassing van de huidige verdeelsleutel tussen klein- en grootverbruik ontwikkelen de eigenaren- en gebruikersheffing zich conform tabel 6.3. Deze ontwikkeling is lijn met de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering. De genoemde bedragen zijn exclusief inflatie.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Eigenarentarief	€ 228,32	€ 228,32	€ 233,54	€ 237,98	€ 243,38	€ 248,86
Verschil tov vorig jaar (in %)	2,9%	0%	2,3%	1,9%	2,3%	2,3%
Grootverbruikstarief	€ 1,67	€ 1.67	€ 1,60	€ 1,64	€ 1,71	€ 1,77
Verschil tov vorig jaar (in %)	2,9%	0%	-4,0%	2,2%	4,1%	4,0%

Tabel 6.3 Indicatie ontwikkeling eigenaren- en grootverbruikerstarief in de periode 2022-2026

Uit de tabel blijkt hoe lastig het is om met de huidige systematiek de tarieven van het grootverbruikerstarief en eigenarentarief met dezelfde percentages te laten stijgen. Dit lukt in de praktijk alleen door elk jaar verschillen op te vangen via de egalisatiereserve. De komende jaren gaan wij dan ook samen met de BghU onderzoek doen naar een nieuw toerekeningssysteem wat robuuster en toekomstbestendiger is dan het huidige systeem, maar toch recht doet aan het beginsel de vervuiler betaalt. Zoals in paragraaf 2.5 aangegeven kijken we in dit onderzoek ook naar de beprijzing van lozingen van bemalingswater op de riolering. Daarnaast nemen we de mogelijkheden van de nieuwe modelverordening van de VNG voor de rioolheffing mee in dit onderzoek.

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/waterenriolering

Oktober 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Julia Donker

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Erwin Rebergen

Projectteam
Joram van der Schans, Team Water, Riolering & Gemalen

Fotografen
Gemeente Utrecht

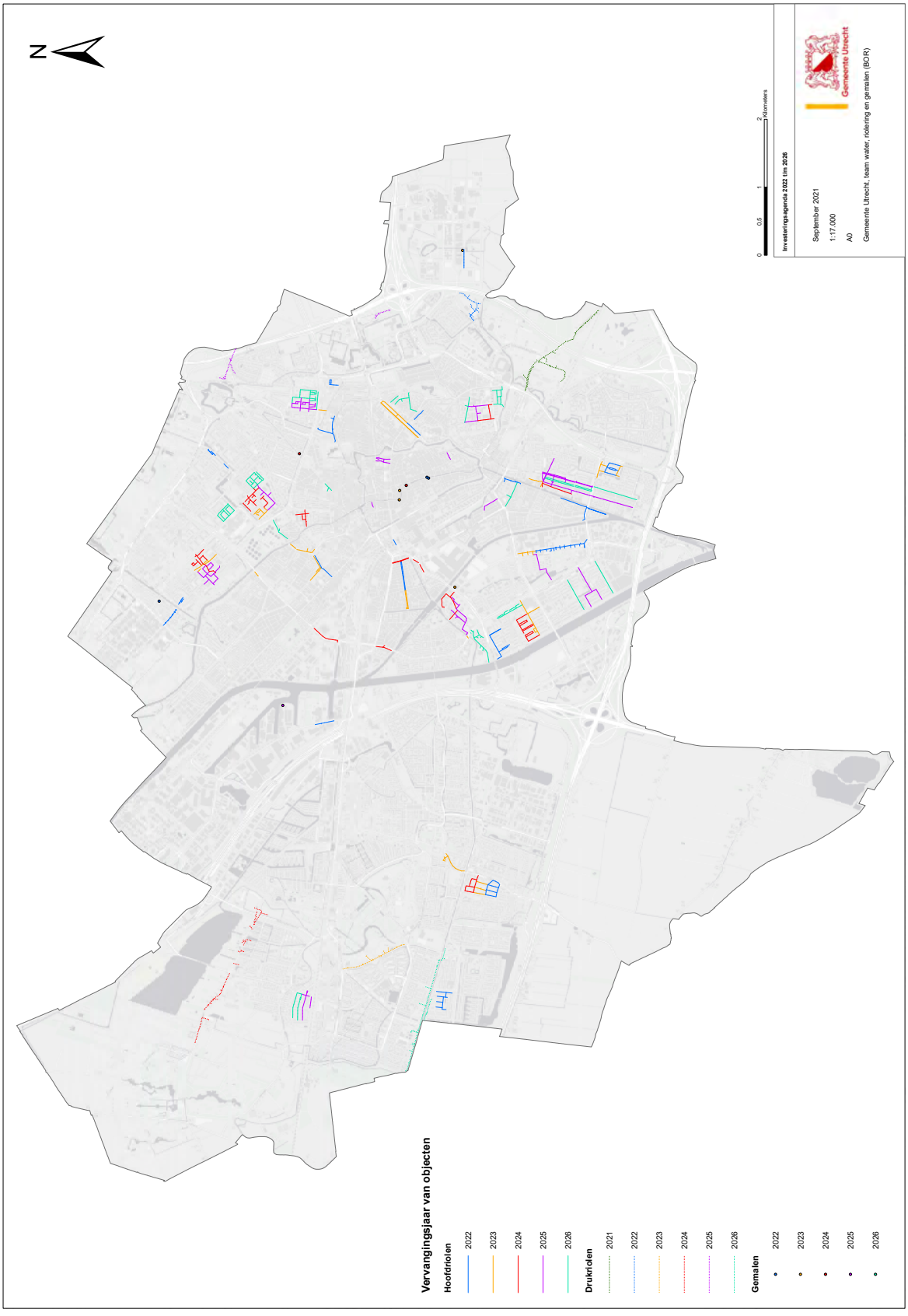


Bijlagen

Bijlage 1: Investeringsprogramma riolering 2022-2026
Bijlage 2: Beleid en onderzoeksprogramma
Bijlage 3: Bijdrageregeling niet rioleringsprojecten
Bijlage 4: Indicatoren
Bijlage 5: Baggerprogramma

Foto: De aanleg van een persleiding in de Cambridgelaan

Bijlage 1 Inversteringsplanning riolering 2022 – 2026



Klik op de kaart om in de browser te openen

Gebied	Wijk	Aantal km te vervangen riolering in totaal	Waarvan t/m 2026	Start planvorming	Start uitvoering
Kanaalstraat / Damstraat	West	1,7	1,7	2017	2022
Welgelegen	West	2,7	2,7	2020	2023
Overige projecten West	West	0,2	0,2	2021	2022
Omloop e.o. (incl. relining)	Noordwest	1,5	1,5	2021	2022
Taagdreef e.o.	Overvecht	2,4	2,4	2017	2023
Amazonekwartier	Overvecht	3,5	3,5	2020	2023
Theemsdreef e.o.	Overvecht	6,5	0,7	2023	2026
Rubicondreef e.o.	Overvecht	4,5	0,7	2023	2026
Orinocodreef	Overvecht	0,6	0,6	2017	2022
Overige projecten Overvecht	Overvecht	0,8	0,8	2021	2022
Tuindorp-Oost	Noordoost	7,0	3,0	2021	2024
Overige projecten Noordoost	Noordoost	1,4	1,4	2020	2022
Rubenskwartier	Oost	2,7	1,8	2020	2024
Breitnerlaan e.o.	Oost	2,0	0,8	2022	2024
Maliebaan / Snellenlaan	Oost	1,7	1,7	2019	2023
Overige projecten oost	Oost	1,3	1,3	2020	2022
Projecten Binnenstad	Binnenstad	0,9	0,9	2023	2024
Oudegeinlaan e.o.	Zuid	1,3	1,3	2020	2022
Oud Hoograven incl. Diamantweg	Zuid	9,0	4,6	2021	2025
Rotsoord	Zuid	0,5	0,5	2020	2022
KanaleneilandNoord-Noord	Zuidwest	0,9	0,9	2017	2022
Kanaleneiland Noord-Midden	Zuidwest	2,6	2,6	2019	2023
Eisenhowerlaan e.o.	Zuidwest	2,5	0,9	2024	2026
Vasco da Gamalaan e.o.	Zuidwest	0,9	0,9	2021	2024
Europalaan Noord	Zuidwest	1,0	1,0	2019	2022
Overige projecten Zuidwest	Zuidwest	2,2	2,2	2023	2025
Meerndijk e.o.	Vleuten – De Meern	4,8	3,0	2017	2021
De Gaag fase 2	Vleuten – De Meern	0,9	0,9	2019	2021
Odenveltlaan	Vleuten – De Meern	1,2	1,2	2023	2025
Totaal		**69,2**	**45,7**		

NB. Het aantal km te vervangen riolering in deze tabel ligt ongeveer 10% hoger dan het daadwerkelijk begrote en geprogrammeerde aantal km (45,7 versus 41,5 km). Deze overprogrammering is bedoeld om tegenvallers in de voorbereiding en uitvoering op te vangen.

Bijlage 2: Beleid en onderzoek

Afvalwater

Nummer	Activiteit
1	Inventarisatie toekomstig afvalwateraanbod
2	Risicogestuurd beheer: Doorontwikkeling Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS) inclusief monitoring riooloverstorten
3	Onderzoek rioolvreemd water
4	Onderzoek naar de haalbaarheid van riothermie (energie uit rioolwater).
5	Beleid circulair en fossielarme energie doorontwikkelen.
6	Opstellen verlegregeling riolering

Hemelwater

Nummer	Activiteit
1	Onderzoek prioritaire gebieden hemelwateroverlast
2	Omgevingsplanregels uitwerken om bij invoering Omgevingswet afkoppelen regenpijp voorzijde gebouw af te kunnen dwingen.
3	Omgevingsplanregels uitwerken om bij invoering Omgevingswet vasthouden hemelwater op eigen perceel af te kunnen dwingen.
4	Nieuwe subsidieregeling voor watervriendelijk maatschappelijk vastgoed
5	Uitwerken ontwerprichtlijnen voor hemelwaterbestendige openbare ruimte
6	Uitbreiden bewustwordingscampagne Waterproof030 naar alle klimaatadaptatie thema's
7	Doorontwikkelen modelinstrumentarium
8	Doorontwikkelen Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS)

Grondwateroverlast

Nummer	Activiteit
1	Inventarisatie kwetsbare panden en kwetsbaar groen voor droogte
2	Vaststellen een minimaal toelaatbare grondwaterstand voor stedelijk gebied
3	Ontwikkeling grondwatermodel
4	Juridisch verankeren maximaal en minimaal toelaatbare grondwaterstand in de Omgevingswet
5	Uitbreiden en aanpassen grondwatermeetnet om effecten droogte, bemalingen en wko's beter in beeld te krijgen
6	Onderzoek interactie en bepalen afwegingskader infiltratie-rioolvervanging wko's binnen Visie Ondergrond

Oppervlaktewater

Nummer	Activiteit
1	Onderzoek naar haalbaarheid nieuwe, eigen verwerkingslocatie bagger
2	Klimaatgevoelige wateren in beeld brengen samen met waterschappen en ambities daarop bijstellen
3	Gebruiksfuncties gerelateerd aan waterkwaliteit vastleggen in de Visie Stadswater
4	Ontwikkelen maatregelenprogramma om ambities te realiseren samen met HDSR
5	Voortzetten ecoscan o.a. via burgermeetnet samen met HDSR
6	Aanpak exoten samen met Provincie en waterschappen
7	Onderzoek naar thermische energie uit oppervlaktewater samen met HDSR en Rijkswaterstaat

Bijlage 3: Bijdrageregeling niet-rioleringsprojecten

Doel van de regeling

De bijdrageregeling dient om bij ingrepen in de bestaande openbare ruimte – die niet voortkomen uit het deelprogramma stedelijk water en riolering– de meerkosten, - die niet in de exploitatiekosten zijn opgenomen- te dekken om te voldoen aan de hemelwateropgave. De hemelwateropgave betreft:

1. Het vergroten van de sponswerking van de stad door het vervangen van verharding voor groen/blauwe oplossingen.
2. Het vasthouden van 90% van de jaarneerslag door het regenwater los te koppelen van de bestaande riolering en doelmatig te verweken volgens de voorkeursvolgorde: hergebruik, vasthouden, infiltreren en afvoeren.
3. Het voorkomen van schade aan panden of de openbare ruimte of stremming van wegen bij extreme neerslag.
4. Het verminderen van de aanvoer van schoon regenwater naar de rioolwaterzuivering.

Op sommige plekken in de gemeente Utrecht is het onwenselijk om meer regenwater te infiltreren. Hier kan sprake zijn van al bestaande overlast door te hoog grondwater of een verwachting dat grondwateroverlast kan optreden. Mocht hier sprake van zijn geeft de groep Water, Riolering & Gemalen dit aan. Er wordt gewerkt aan een kaart waarop dit voor iedereen zichtbaar is.

Hierbij gaat het om werkzaamheden die ervoor zorgen dat het hemelwater meer volgens de voorkeursvolgorde verwerkt wordt, zoals bijvoorbeeld:

- Het vervangen van verharding door groen zodat er meer regenwater kan infiltreren
- Het aanleggen van een hemelwatervoorziening voor het hergebruik van hemelwater
- Het vervangen van ondoorlatende verharding door verharding die water doorlaat.
- Het aanbrengen van infiltratievoorzieningen, zowel op maaiveldniveau als daaronder.
- Het graven van extra oppervlaktewater.
- Het aanleggen van hemelwatervoorzieningen om hemelwater te lozen op oppervlaktewater.
- Het aanleggen van gevel en stoeptuinen.

90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden bij het creëren van een infiltratievoorziening met een inhoud van 15mm over het verharde oppervlak. Voor het realiseren van een alternatieve waterberging dient via een maatwerkberekening aangetoond te worden dat minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden.

Werkwijze

In de regeling wordt onderscheid gemaakt tussen aanvragen onder € 50.000,- en daarboven. Bij eisen aan de aanvraag is aangegeven welke eisen gelden in de eenvoudige procedure. Voor de grotere aanvragen is er een uitgebreidere procedure waarbij meer afstemming plaatsvindt tussen het project en de groep Water, Riolering & Gemalen. In de FO/Initiatiefase van het project wordt de aanvraag besproken. Na deze bespreking wordt een voorlopige toezegging gedaan voor de bijdrage. Uiteindelijk ligt een DO- of besteksraming, waarbij de hemelwaterkosten apart inzichtelijk worden gemaakt, ten grondslag voor de definitieve aanvraag. In dat geval worden de volledige hemelwaterkosten vergoed met een maximum van €40 per m2 en €250.000,- per project per jaar. Voor een hogere bijdrage is een besluit van de verantwoordelijk wethouder nodig.

Voor wie

De regeling is bedoeld voor projecten en initiatieven in de openbare ruimte binnen de gemeente Utrecht, die in opdracht van de gemeente Utrecht worden uitgevoerd. Alleen medewerkers van de gemeente Utrecht kunnen een aanvraag indienen. Er wordt alleen binnen de gemeentelijke organisatie geld overgeboekt. Openbare ruimte is ruimte die minimaal tussen zonsopgang en ondergang vrij toegankelijk is en die in eigendom en/of beheer is van de gemeente Utrecht.

De regeling is niet bedoeld voor ruimtelijke ontwikkelingen met een eigen grondexploitatie. Daarnaast is de regeling ook niet bedoeld voor projecten die voortkomen uit het deelprogramma stedelijk water en riolering.

Vergoeding

Uitgangspunt voor de regeling is dat de meerkosten voor het realiseren van de hemelwateropgave worden vergoed, waarbij de voorkeursvolgorde voor het verwerken van hemelwater wordt gehanteerd. De bijdrage gaat uit van een vaste maximale vergoeding van:

1. € 40 per m2 voor het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte
2. € 40 per m² voor het afkoppelen van verharding en het bovengronds transporteren en verwerken van het regenwater als ontharding en vergroening niet mogelijk is.
3. € 30 per m² voor het afkoppelen van verharding en het ondergronds verwerken van het regenwater als ontharding, vergroening en bovengrondse verwerking niet mogelijk is.
4. € 40 per m2 voor het afkoppelen van verharding en het verwerken van het regenwater in nieuw oppervlaktewater als ontharding en infiltratie niet mogelijk zijn.
5. € 20 per m² voor het afkoppelen van verharding en het rechtstreeks verwerken van het regenwater in bestaand oppervlaktewater.

Te vergoeden kosten

Aan de volgende kosten wordt een bijdrage verleend:

- Kosten aannemer, op basis van gedetailleerde besteksraming, inschrijfstaat of nacalculatie. Hieronder vallen, onder andere, kosten voor materialen en de realisatie.
- Directievoering en toezicht, bij voorkeur op basis van procentuele bijdrage hemelwateropgave in totale kosten.
- Voorbereidingskosten, bij voorkeur op basis van de besteksraming volgens de standaard vat-kosten.

Eisen aan de aanvraag

De aanvraag bevat in elk geval (< € 50.000 & > € 50.000):

- Een plantekening van de huidige en toekomstige situatie
  (huidige situatie mag ook een foto zijn)
- Het aantal vierkante meters her in te richten, af te koppelen en/of te ontharden oppervlak en het totale (aangesloten) verhard oppervlak.
- Een korte beschrijving van de werkzaamheden.
- Een onderbouwing dat de 90% regeling behaald wordt voor het afgekoppeld oppervlak.
- Het verwachte jaar van uitvoering.
  Bij de uitgebreide procedure (> € 50.000) moet toegevoegd worden:
- De beleids- of gebiedsadviseur water en riolering waarmee afstemming heeft plaatsgevonden in de ontwerpfase van het project.
- Een DO en besteksraming van het werk, waarbij de kosten van de hemelwateropgave apart inzichtelijk zijn gemaakt.

De aanvraag dient ingediend te worden via e-mailadres waterproof030@utrecht.nl of bij water en riolering en klimaat vanuit BOR.

Betaling

De bijdrage wordt overgeboekt in het jaar van aanbesteding en/of realisatie. Een bijdrage in de voorbereidingskosten kan worden overgeboekt in het jaar dat de voorbereidingskosten worden gemaakt.

Beoordeling

De beoordeling van de aanvragen kleiner dan € 50.000,- worden beoordeeld door de gebiedsadviseur water en riolering (1e beoordeling) en de verantwoordelijke beleidsadviseurs van de groep Water, Riolering en Gemalen. Aanvragen groter dan € 50.000,- worden behandeld in het managementoverleg van de groep Water, Riolering en Gemalen. Aanvragen groter dan € 250.000,- worden voorgelegd aan de verantwoordelijk wethouder.

Aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst. Bij overschrijding van het beschikbare jaarbudget wordt afhankelijk van het jaar van uitvoering, de aanvraag doorgezet naar het daaropvolgende jaar.

Bijlage 4: Indicatoren

De doelstellingen en indicatoren in de Programmabegroting worden als volgt gewijzigd:
Programma Openbare Ruimte en groen

Was:
Subdoelstelling 1.2 Het afval- en hemelwater wordt veilig en milieuvriendelijk ingezameld en de oppervlaktewaterkwaliteit voldoet aan de doelstellingen

Wordt:
Subdoelstelling 1.2 Een gezond, robuust en toekomstbestendig water- en rioleringssysteem voor iedereen

Effectindicator 1.2.1

Was:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.1	Het aantal keer per jaar dat waterover- last optreedt door het onvoldoende funtioneren van het gemeentelijk hemelwater- en/of ontwateringssysteem	64 (2012)	4	<50	<50	<50	<50	<50
Oorsprong	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 blz. 21 en 28							

Wordt:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.1	Het aantal gereigistreerde meldingen van volledig gestremde wegen of he- melwater in panden van- uit de openbare ruimte bij extreme neerslag (buien t/m 80 mm per uur)	0 (2020)	0	0	0	0	0	0
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.2	Het aantal geregistreerde meldingen van grondwa- teroverlast door te hoge of te lage grondwater- standen in de openbare ruimte.	7 (2012)	4	<5	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Effectindicator 1.2.2

Was:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.2	Het aantal keer per jaar dat dusdanige oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen optreden dat directe maatregelen zijn vereist. Het gaat hier om vissterfte, stank, botulisme, blauwalg en overmatig kroos	2 (2012)	16	<5	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019							

Wordt:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.3	Het aantal keer per jaar dat dusdanige oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen optreden dat directe maatregelen zijn vereist. Het gaat hier om vissterfte, stank, botulisme, blauwalg en overmatig kroos	2 (2012)	16	<5	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Prestatieindicator 1.2.1

Was:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.1	Het aantal uitgevoerde maatregelen om het afvalwater-, hemelwater- en ontwateringssysteem op orde te houden	-	12	nader te bepalen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018							

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.1	Het aantal km vervangen openbare riolering	-	2,1	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Prestatieindicator 1.2.2

Was

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.2	Het jaarlijks aantal afgekoppeld of vergroend ha verhard oppervlak	-	11,4	Nader te bepalen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018							

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.2	Het afgekoppeld en daarbij zo mogelijk vergroend ha verhard oppervlak	-	11,4	11,2	12,1	13,2	14,3	15,7
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Prestatieindicator 1.2.3

Was:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.3	Het aantal uitgevoerde maatregelen uit het Plan gemeentelijke Watertaken Utrecht om de oppervlakte waterkwaliteti te verbeteren	-	9	Nader te bepalen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018							

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.3	Het percentage daadwerkelijk uitgevoerde maatregelen t.o.v. de geprogrammeerde maatregelen om de waterhuishouding en de waterkwaliteit te verbeteren	-	-	>90%	>90%	>90%	>90%	>90%
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Bijlage 5 Meerjaren baggerprogramma



Klik op de kaart om in de browser te openen


Een heftig bedri
25-BJS-8

Reactienota

Het weer verandert, Utrecht verandert mee



Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering

September 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding....3
1 Samenvatting aanpassingen in visies....4
2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie....9
3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering....21

Bijlagen

1. Inspraakbrief HDSR Visie Klimaatadaptatie
2. Antwoordbrief Visie Klimaatadaptatie aan HDSR
3. Gespreksverslag HDSR
4. Gespreksverslag Provincie Utrecht
5. Inspraak Waternet
6. Antwoordbrief aan Waternet
7. Inspraak NMU
8. Antwoordbrief aan NMU
9. Inspraak HDSR Visie Water en Riolering
10. Antwoordbrief Visie Water en Riolering aan HDSR

Inleiding

In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht staat hoe we de stad aanpassen aan het veranderend klimaat. Dit willen we in 2050 hebben behaald. Voor de Visie Water en Riolering betekent dit dat we voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Inspraak is- naast dat het ook wettelijk verplicht is – noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden inwoners en stakeholders in het algemeen betrokken bij het voorbereiden, vormen en uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden door de reacties en kennis van inwoners en stakeholders de plannen beter.

De Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering hebben gelijktijdig van 17 juni t/m 29 juli 2021 ter inzage gelegen. Beide visies zullen ook gelijktijdig door de raad worden vastgesteld, omdat er een grote samenhang is tussen beide stukken. Inwoners, ondernemers, stakeholders, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op beide concepten. In de periode hebben we 29 reacties ontvangen op de Visie Klimaatadaptatie en 3 reacties op de Visie Water en Riolering. In deze reactienota zijn alle inspraakreacties opgenomen en beantwoord.

De leidraad voor participatie kent drie participatieniveau 's: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de beide visies hebben we gekozen voor 'raadplegen'. Zowel de Visie Klimaatadaptatie als de Visie Water en Riolering zijn strategische nota's met een horizon tot 2050 waarin de ambitie, uitgangspunten en plan van aanpak van een klimaatbestendig en waterrobuust Utrecht zijn opgenomen. Het betreft de gehele stad. De aanpak 'raadplegen' houdt in dat de gemeente vraagt om meningen, ervaringen en ideeën. De gemeente bepaalt de agenda en gebruikt waar mogelijk de reacties van betrokkenen bij het vervolgproces. De reacties zijn voor de gemeente niet bindend. De beide visies worden onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie en daarvoor is de inspraakprocedure op de plannen na vaststelling door college.

Leeswijzer
In het eerste hoofdstuk is beschreven tot welke aanpassingen de inspraakreacties hebben geleid, een toelichting op de belangrijkste inspraakpunten en een samenvatting van de reacties op sociale media. Verder zijn de belangrijkste punten uit de gesprekken met de partners opgenomen. In hoofdstuk 2 zijn de inspraakreacties voor de Visie Klimaatadaptatie met antwoord opgenomen in een tabel en in hoofdstuk 3 is dit voor de Visie Water en Riolering gedaan. In de bijlagen staan de inspraak- en antwoordbrieven en gespreksverslagen met partners.

1 Samenvatting aanpassingen in visies

De beide visies zijn op diverse punten aangevuld en punten die meerdere keren werden benoemd zijn in dit hoofdstukken uitgebreid beschreven. In onderstaande tabel staan de belangrijkste fysieke wijzigingen op basis van de inspraak:

Visie Klimaatadaptatie

Paragraaf 1.2	Relatie en samenhang tussen Visie Klimaatadaptatie en Visie Stadswater is benoemd
Paragraaf 2.1.2	Kwetsbaarheid als het stedelijk watersysteem niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal is toegevoegd
Paragraaf 2.1.5, alinea Biodiversiteit	Kwetswaarheden voor oppervlaktewater zijn benoemd
Paragraaf 3.1, alinea Onderbouwing vasthouden regenwater	De onderbouwing bij 90% water vasthouden doelstelling is aangevuld met mm berging. De ambitie om bij locaties 45-70 mm op te leggen indien het verhard oppervlak met minimaal 500 m2 wordt vergroot en bij hoogstedelijke gebiedsontwikkeling is toegevoegd
Paragraaf 4.2, alinea we houden het hoofd koel	Zijn de voorkeuren voor bomen, groene gevels toegevoegd ten opzichte van het gebruik van airco's.
Paragraaf 4.2, alinea we houden de stad leefbaar	Het beperken van de gevolgen van overstroming is toegevoegd.
Paragraaf 4.4, alinea gevolgenbeperking	Uitwerking van laag 2: voorkomen door ruimtelijke ontwikkelingen is aangevuld
Paragraaf 4.4, alinea klimaatadaptatieparagraaf	De rol van HDSR en samenwerking hierin is toegevoegd
Hoofdstuk 5	Toegevoegd de belangrijkheid van maatschappelijke baten, maar ook dat deze nog niet zijn meegenomen in de rekenmethode, omdat dat die er nog niet is

Visie Water en Riolering

Paragraaf 1.3	Is een beschrijving van de inspraakprocedure toegevoegd
Paragraaf 2.4	De kwetsbaarheid toegevoegd als het stedelijk watersysteem van de stad Utrecht bij extreme neerslag niet meer water kan afvoeren via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal
Paragraaf 3.4, alinea circulaire opgave	Opgave toegevoegd dat dit ook betekent dat het water- en rioleringssysteem natuurinclusief is, ofwel geschikt voor planten en dieren.
Paragraaf 3.4, alinea hergebruik van bagger	Toegevoegd dat het gaat om hergebruik van schone bagger, wat aan de criteria voor hergebruik voldoet.
Paragraaf 3.6, onderwerp waterkwaliteit	Toegevoegd dat we naast de Utrechtse soorten die we willen behouden en stimuleren ook soorten hebben die we bestrijden.
Paragraaf 5.1.1	Toegevoegd dat we binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

	Buiten de bestaande bebouwde vinden we onderzoeken naar de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen wel de moeite waarde.
Paragraaf 5.1.2	Toegevoegd wanneer we in plaats van rioolvervanging relining (het constructief versterken van een rioolbuis) kunnen toepassen.
Paragraaf 5.1.2	Explicieter aangegeven dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.
Paragraaf 5.2.1	Een extra argument toegevoegd in welke situaties we mogelijk niet afkoppelen, namelijk dat het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.
Paragraaf 5.2.1	Bij de voorkeursvolgorde toegevoegd dat infiltratie ook de voorkeur heeft boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag.
Paragraaf 5.2.2	Is toegevoegd in welke situaties we bij ontwikkellocaties een hogere bergingsnorm (kunnen) opleggen dan de gangbare 15 mm behorende bij de doelstelling om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
Paragraaf 5.4.3	Als uitgangspunt toegevoegd dat wij voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.

Mitigatie versus adaptatie

Het punt dat we als stad klimaatneutraal moeten worden werd veelvuldig benoemd bij de inspraak Visie Klimaatadaptatie. Zo werd er aangegeven dat de gemeente Utrecht zich niet alleen moet richten op het aanpassen aan het veranderende klimaat, maar ook actief klimaatverandering tegen moet gaan. Het tegengaan van klimaatverandering valt onder de noemer mitigatie en aanpassen onder adaptatie. Klimaatverandering is een feit, daar ontkomen we niet aan, dus moeten we ons op een veranderend klimaat aanpassen. In de Visie Klimaatadaptatie is de keuze gemaakt om alleen in te gaan op adaptatie. Mitigatie valt binnen andere beleidsvelden, zoals de energietransitie en circulaire economie. Dat betekent niet dat er geen samenhang is, want die is er zeker. We werken parallel aan de beide opgaven. Maatregelen in adaptatie zoals ontharding en vergroening dragen ook bij aan mitigatie. Echter wordt in deze visie alleen de adaptatieopgave beschreven.

IPCC

In augustus 2021 is het 6de IPCC-rapport uitgekomen, hierin wordt de urgentie tot adaptatie wederom duidelijk. De bevindingen uit het 6e IPPC-rapport zijn nog niet meegenomen in de visie. In de visie is uitgegaan van de klimaatscenario's die het KNMI in 2014 heeft gepubliceerd. In oktober 2021 komt het KNMI met het Klimaatsignaal '21 en dit is de Nederlandse duiding van het IPCC-rapport. Medio 2023 komen de nieuwe Nederlandse klimaatscenario's uit, die op het nieuwste IPCC-rapport zijn gebaseerd. Op basis van de klimaatscenario's '23 voeren we vervolgens nieuwe stresstesten uit. Hieruit zal blijken of we aanpassingen op de klimaatadaptatiedoelstellingen en daarmee de Visie Klimaatadaptatie willen doen.

Tussendoelen en indicatoren

In verschillende inspraakreacties werden er zorgen geuit over het ontbreken van concrete tussendoelen en indicatoren. Deze zijn nodig om te kunnen evalueren of we op schema liggen om de doelen te halen. Het formuleren van goede, realistische, tussendoelen is nog in ontwikkeling en is onderdeel van de uitvoering van de visie. Het formuleren van goede indicatoren is echter ingewikkeld. Ook landelijk zijn nog geen bruikbare indicatoren geformuleerd, die jaarlijks te actualiseren zijn. De

meest gehanteerde indicatoren zitten in de stresstesten, maar het is niet realistisch om die elk jaar uit te voeren. Op dit moment hanteren wij al een aantal indicatoren voor water en groen in het Duurzaamheidsverslag. Deze gaan over de hoeveelheid groen en water per huishouden en het aantal hectare dat ieder jaar wordt afgekoppeld. Wij kijken ieder jaar of bijstelling of aanvulling op de indicatoren nodig is. Wij zijn aangehaakt bij de (landelijke) onderzoeken naar indicatoren en blijven dit doen. Wanneer dit leidt tot indicatoren, dan zullen we die zeker gaan gebruiken.

Flora en fauna
In diverse inspraakreacties zijn diverse punten ingebracht met relatie tot flora en fauna en biodiversiteit. Het betrof met name onderwerpen die gemist werden. Deze hebben we waar nodig toegevoegd. Zo hebben we in de Visie Klimaatadaptatie de gevolgen benoemd van klimaatverandering voor de oppervlaktewaterkwaliteit en daarmee voor flora en fauna expliciet. In de Visie Water en Riolering hebben we onderwerpen explicieter benoemd, bijvoorbeeld de bestrijding van exoten, zelfbeheer en de opgave om onderhoud, vervangingen en verbeteringen ook natuurinclusief uit te voeren.

Sociale media
Bij de ter inzagelegging van de visies is er de mogelijkheid geboden om via sociale media te reageren. Hierbij de rode draad van de reacties op sociale media. Op Instagram is gevraagd wat voor inwoners hordes er zijn om klimaatbestendig te worden. Ook zijn er wensen en ideeën opgehaald. Hieruit blijkt dat huurders het moelijker vinden om maatregelen te nemen. Ze willen vaak wel, maar weten niet hoe ze bijvoorbeeld een groen dak kunnen realiseren. Ze zijn afhankelijk van de verhuurder en/of eigenaar en deze wil niet altijd meewerken. Verder zie je dat het voor VVE's ook een drempel is om bijvoorbeeld een groen dak aan te leggen. De kosten van een groen dak wordt ook genoemd als horde. Verder wil men graag geveltuintjes, maar in de praktijk blijkt dat vaak lastig door smalle stoepen en vernielingen. Ze willen graag weten wat wel en niet mag ten aanzien van geveltuinen. Inwoners kwamen ook met de maatregel die in de visie wordt genoemd, minder tegels en meer groen.

Een praktische drempel is: hoe maak ik een balkon klimaatbestendig. Bij tuinen is het vaak wel duidelijk: bomen en groen aanplanten en verharding eruit. Ook willen mensen graag een groene gevel, maar gaan zij er van uit dat de stoep te smal is. De opgehaalde reacties via de sociale media gebruiken wij om in de uitwerking van de visie maatwerk te leveren. In de communicatiecampagne kan extra aandacht gegeven worden aan het realiseren van geveltuinen en een klimaatbestendig balkon. Ook wordt er gekeken op welke wijze wij kunnen ondersteunen bij het realiseren van groene daken als inwoners dit willen.

Partners
Tijdens het opstellen van de visies en de inspraak zijn diverse partners betrokken. Tijdens de inspraak hebben we gesprekken gevoerd met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Provincie Utrecht en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet. Daarnaast hebben we een uitgebreide inspraakreactie van de Natuur en Milieufederatie Utrecht ontvangen.
In de bijlagen zijn de inspraakbrieven van HDSR, Waterschap AGV/Waternet en NMU opgenomen. Ook is er een gespreksverslag van het overleg met de Provincie Utrecht opgenomen. De inspraakbrieven zijn per brief beantwoord en opgenomen als bijlagen bij de reactienota. Alle partners geven aan graag te willen samenwerken met de gemeente om Utrecht klimaatbestendig en waterrobuust te maken en wij gaan deze samenwerking graag aan. Zoals wij al aangeven in de Visie Klimaatadaptatie, we kunnen het niet alleen.

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR)
HDSR heeft aparte reacties gestuurd op beide visies.

Visie Klimaatadaptatie
HDSR: "Complimenten voor de Visie Klimaatadaptatie het is een concreet, leesbaar en ambitieus document geworden".

HDSR heeft in hun gesprek en inspraak aangegeven dat zij graag bij waterberging concrete ambities in mm zien en de ambitie (40 mm-70 mm) te formuleren. Wij hebben als basis de doelstelling 90% neerslag vasthouden en deze is leidend. Wij hebben het volgende aangepast en toegevoegd:

Als doelstelling streven we ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Bij de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in Utrecht betekent dit dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van 15 mm (15 liter per m2) over het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

De grens van 90% hanteren we omdat als je meer dan 90% wil vasthouden er relatief hoge investeringen gedaan worden voor voorzieningen die bijna nooit nodig zijn. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Een vergelijkbare doelstelling is gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk Leidsche Rijn.

In specifieke gebieden hanteren we een hoger percentage berging van de jaarlijkse neerslag. Daar zetten we in op een hogere berging van 45 tot 70 mm. Deze gebieden zijn locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Ook bij de te transformeren hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, leggen we een hogere bergingseis op bij de bouwkavels. In die gebieden is dan, bij de meest gangbare bodemopbouw (conform de richtlijnen van HDSR) een infiltratievoorziening met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding of een alternatieve waterberging vereist. De keuze om in te zetten op een hogere berging voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied.

Visie Water en Riolering
HDSR geeft aan dat de juiste accenten in de visie gelegd worden voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving en dankt de gemeente voor het betrekken van HDSR bij het tot stand komen van de Visie.

HDSR uit ook hier haar zorgen over de te lage ambitie op het gebied van waterberging bij nieuwbouw. Dit heeft geleid tot dezelfde aanpassingen als in de Visie Klimaatadaptatie (zie verder de reactie bij Visie Klimaatadaptatie). Daarnaast uit HDSR haar zorgen voor de gevolgen van het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem voor de oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van vervuild hemelwater of foutieve vuilwateraansluitingen op het hemelwatersysteem. Wij delen de conclusie dat dit onderwerp in de inspraakversie onvoldoende benoemd is en hebben dit onderwerp toegevoegd, bijvoorbeeld door bij de criteria die bepalen of ontvlechten mogelijk is ook de kwaliteit van het afstromende hemelwater als criterium op te nemen. Tevens hebben we n.a.v. de inspraakreactie van HDSR ons standpunt m.b.t. nieuwe sanitatie (het lokaal zuiveren van afvalwater) opgenomen. Te weten te onderzoeken bij uitbreidingen buiten de bebouwde kom, niet de voorkeursoplossing bij nieuwbouw of herontwikkeling binnen de bebouwde kom.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Waternet
Waternet, namens het waterschap Amstel Gooi en Vecht, complimenteert de gemeente Utrecht met de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en de Visie Water en Riolering.

AGV geeft aan raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht te zien. Hierin zijn prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Dezelfde thema’s die in de Visie Klimaatadaptatie staan. AGV adviseert de gemeente Utrecht om deze prestatie-eisen over te nemen in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering.

Wij herkennen dat de doelstelling in onze visies afwijkt van op de prestatie-eis voor wateroverlast voor berging eigen terrein. Wij hebben in diverse herinrichtings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd de hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren in de openbare ruimte. Wij houden daarom vast aan onze eigen doelstelling, maar hebben wel de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis op eigen terrein kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij ontwikkellocaties die leiden tot een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak.

Als gemeente zijn wij actief betrokken bij het opstellen van de ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’. Op dit moment gaan wij na wat de afspraken betekenen voor de gemeente Utrecht en onze opgave klimaatadapatie. Daarom hebben wij besloten om het convenant nu nog niet te ondertekenen, maar eerst onze lokale ambitie en doelstellingen in de Visie Klimaatadaptatie bestuurlijk te laten vaststellen. Vervolgens zullen wij besluiten of wij het convenant met ‘Afspraken Klimaatadaptief Bouwen’ ondertekenen en in hoeverre wij de hierin opgenomen afspraken overnemen in onze lokale regelgeving.

Provincie Utrecht
De provincie is blij verrast met de visies, vooral de mate van concreetheid, de keuze van financiering en de lange termijn. Volgens de provincie kan dit een voorbeeld voor andere gemeenten in de regio zijn. Het geeft mogelijkheden en kan helpen in de discussie. Ze zien mogelijkheden om samen te werken op diverse projecten bijvoorbeeld coolregion project. De visies geven aanknopingspunten waar de gemeente en de provincie kunnen samenwerken.

Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) op de Visie Klimaatadaptatie
NMU onderschrijft de hoge ambities onderschreven. Zij vindt het positief dat Utrecht kiest voor vergroenen van de stad en het vergroten van de sponswerking. Aandachtspunten zijn het ontbreken van de concrete uitwerking van de ambities. Er zijn geen tussendoelen benoemd en geen indicatoren. Monitoring is hierdoor moeilijk en eventuele bijsturing. De doorwerking in de Visie Klimaatadaptatie is in de hierboven aangegeven paragraaf tussendoelen en indicatoren beschreven.

Verder kwam zowel bij NMU als MCU het punt over gebruik airco’s. In de Visie Klimaatadaptatie geven we aan dat dit niet wenselijk is, omdat het naast een groot energieverbruik ook de openbare ruimte verwarmd. Wij hebben in de Visie Klimaatadaptatie alternatieven aangegeven, zoals zonwering, bomen, groene gevels en daken. Als suggestie geeft NMU aan dat hier een voorkeursvolgorde wenselijk is, waarbij de laatste keuze airco’s zijn. Dit vinden wij een goed idee en willen dit bij de uitvoering van klimaatadaptatie meenemen en verder uitwerken in relatie tot het klimaatbestendig bouwen/maken van woningen.

NMU heeft de verder de volgende ideeën, zoals gebruik maken van de klimaatambassadeurs, actieve vrijwilligers, van het duurzame daken en servicepunt. Daarnaast een rol spelen in wijk- en buurtprojecten, communicatie en bewustzijn op vergroening en klimaatbestendige inrichting.

2 Reacties op het concept Visie Klimaatadaptatie

Visie Klimaatadaptatie

	Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van de inspraakreacties vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
1	Wij hebben kennisgenomen van de conceptvisie klimaatadaptatie, een ambitieus document wat zeker onze instemming heeft. Graag willen wij reageren op de wijze om inwoners te betrekken zoals beschreven in paragraaf 4.3.2. Inwoners die zoals beschreven onmisbaar zijn voor klimaatadaptatie. Toch ademt deze paragraaf een afwachtende houding uit. Bewoners krijgen op allerlei wijze informatie en advies aangeboden waarbij het afwachten is of bewoners tot actie overgaan. Ontzorgen als instrument om bewoners tot actie te bewegen is nauwelijks uitgewerkt. En het is juist ontzorgen dat hand in hand met bewustwording de motor is om tot significante resultaten te komen. Ook ontbreekt het aan slagkracht omdat het beleid zich vooral lijkt te richten op individuele bewoners en zich beperkt tot privé tuinen. Onze oplossingen: Het is belangrijk toe te voegen op welk wijze bewoners kunnen bijdragen aan de openbare ruimte om deze te ontharden en te vergroenen. Er is inmiddels ervaring opgedaan met vergroenen van de openbare ruimte door bewoners in de wijk Voordorp en Veemarkt met als resultaat de aanleg van 165 geveltuinen, 50 nieuwe groenvakken en veel groene boomspiegels in zelfbeheer. Uitgangspunt van dit verkregen resultaat is bewoners te verleiden, zodat zij de openbare ruimte(lees: bestaande en nieuwe groenvakken, boomspiegels en geveltuinen) als een verlenging van hun eigen tuin ervaren. Bewoners die ‘eigenaarschap’ ervaren nemen daar verantwoordelijkheid voor. *Ontzorgen en ‘eigen keuze plantenpakket’*, is hierbij de sleutel voor succes, waarbij de tegenprestatie zelfbeheer is (wat idealiter dan niet meer als zelfbeheer beschouwd wordt). Onder ontzorgen en eigen keuze wordt verstaan dat grootte van aan te leggen groenvak in overleg gaat met bewoner, deze aangelegd wordt door gemeente en bewoner keus krijgt tussen verschillende soorten bij- en vlindervriendelijke plantenpakketten met aanplant	In de visie is op hoofdlijnen beschreven wat de rol van inwoners is. De wijze waarop is niet uitgeschreven. Dit is op de website van de gemeente deels beschreven, maar daarnaast zijn er ook vele websites die aangeven wat bewoners kunnen doen. We gaan in de uitvoering op projectniveau uitwerken hoe we inwoners beter kunnen betrekken, ontzorgen en stimuleren om maatregelen te nemen. We nemen jullie aanbevelingen hierin zeker mee. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	instructies. Levering van planten geschiedt door gemeente waarna bewoners met het plantadvies zelf planten. Slagkracht en kostenefficiëntie kunnen worden vergroot door *het beleid te richten op straat- en wijkaanpak, samen met bewoners*. Een strategisch goede keuze kan zijn als de gemeente (in overleg met een buurtinitiatief) een straat kiest, die bv kan passen in een groene wandelroute met goede mogelijkheden voor ontharding met nieuwe groenvakken/geveltuinen. Als eerste wordt geïnventariseerd waar bewoners zelfbeheer willen. *Tegelijkertijd wordt elke eigenaar die een stenen privé tuin heeft uitgenodigd om mee te doen* onder vergelijkbare voorwaarden. Het deel waar geen groen zelfbeheer mogelijk is komt in handen van onderhoud door gemeente. Daar waar zinloze verharding niet omgezet kan worden naar een groenvak vormt open bestrating een alternatief. Belangrijke voorwaarden bij deze aanpak zijn: Een vast aanspreekpunt bij Wijkservice & Onderhoud dat bekend wordt voor bewoners en in de wijk zichtbaar aanwezig is. Een op te stellen lijst en plattegrond van alle potentiële onthardingsvakken met inventarisatie welke in aanmerking komen voor groen zelfbeheer, groen gemeentebeheer en open bestrating. Beschikbaarheid van lijsten van sterke bij- vlindervriendelijke planten en heester soorten. Niet noodzakelijk maar belangrijk kan zijn een groen wijkinitiatief van bewoners die dit proces faciliteren.	
2	Uw plannen in de visie zijn ontoereikend en de doelstelling moet gehaald worden in 2030, niet in 2050. U heeft toch zelf de noodtoestand uitgeroepen? GEEN VERGUNNINGSVRIJE UITBOUW MEER VAN 4 METER Ik wil uw aandacht vragen voor het volgende: bij vrijwel alle verkochte huizen in mijn wijk (Tuindorp) wordt door de nieuwe eigenaren vergunningsvrij 4 meter uitgebouwd. Het is eerder de regel dan de uitzondering geworden. Voorts maken ze grote terrassen en gigantische overkappingen om onder te zitten op hun lounge meubilair. Mijn nieuwe buren achter en links hebben in één jaar tijd effectief 70% van hun achtertuin teniet gedaan. Dit is een tendens van een nieuwe generatie, waarvoor de eeuwenoude huizen kennelijk nooit groot genoeg zijn.	De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat en niet over het tegengaan van klimaatverandering, dat betreft mitigatie. Het gemeentelijk beleid om klimaatverandering tegen te gaan wordt onder andere vastgelegd in de opgaven energietransitie en circulaire economie. In de Visie Klimaatadaptatie is gekozen voor het jaar 2050 om klimaatbestendig te zijn omdat dit landelijk is afgesproken tussen landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Wij sluiten ons hierbij aan en willen dit realiseren door vanaf nu alle werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig te maken. In de Visie geven wij aan dat de gekozen ambitie geen verboden of verplichtingen zijn, maar uitgaan van het goede voorbeeld geven en voor het stimuleren en faciliteren van de inwoners. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	Dit is funest voor de stad. Geen groen meer, geen dieren, geen bomen, nóg meer waterafvoer via het riool, hitte, droogte…. Hoeveel groene aarde zal er verloren gaan wanneer in de komende decennia elk verkocht huis met 4 meter vergunningsvrij wordt uitgebouwd? MAAK UITBOUWEN MET ONMIDDELIJKE INGANG ONMOGELIJK EN ILLEGAAL. Er is nog een andere reden waarom dit van groot belang is. Door bezuinigingen kan de gemeente zelf geen toezicht meer houden op de uitbouwen. Daarom is het vergunningsvrij geworden. Dat leidt nu al tot hele grote problemen. Je mag ook de constructie van een huis vergunningsvrij veranderen. Overal waar dit gebeurt hebben buren overlast met gescheurde muren en andere ellende. Als de gemeente geen geld meer heeft voor het verstrekken van vergunningen en het controleren op degelijke bouw, dan moet je het niet vergunningsvrij maken maar juist het omgekeerde: het voortaan verbieden. En helemaal gezien de acute klimaatproblemen lijkt me dit een héél gemakkelijke en voor de hand liggende maatregel.	
3	Twee jaar geleden - 12 juli 2019 – riep de gemeenteraad van Utrecht de klimaatnoodtoestand uit. De Raad gaf aan het college van Burgemeester en Wethouders de opdracht zich maximaal in te spannen om de opwarming van de aarde zoveel mogelijk te beperken. Twee jaar later, is de daad, ondanks diverse reminders van diverse milieuorganisaties waaronder Extinction Rebellion, nog steeds niet bij het woord gevoegd! **Visie Klimaatadaptatie** Op 17 juni 2021 is de Visie Klimaatadaptatie uitgebracht. In deze visie staat welke maatregelen de gemeente Utrecht wil nemen om de stad voor te bereiden op het veranderende klimaat. De notitie gaat in op de risico's van klimaatverandering, waaronder hitte, droogte, wateroverlast, overstroming en afname van planten en dieren (biodiversiteit). De heer Diepenveen, wethouder openbare ruimte, heeft aan inwoners van Utrecht gevraagd input te leveren op deze visie en mee te helpen aan realisatie ervan. Als betrokken én bezorgde inwoner van de stad Utrecht, doe ik dat graag. Hieronder kunt onze reactie lezen. **Klimaatverandering = klimaatcrisis** Helaas zijn de door de gemeente Utrecht geformuleerde visie en voorstellen volstrekt onvoldoende om een optimale klimaatadaptatie te realiseren. Mijn belangrijkste bezwaar is, dat de visie uitgaat van een klimaatbestendig 2050. Als dan pas alle kwetsbaarheden die op ons afkomen zijn aangepakt, is het te laat.	Net als u willen we zo snel mogelijk naar een klimaatneutrale stad. Daarvoor werken we nu samen met onze partners en bewoners aan projecten om energie te besparen, duurzame energie op te wekken en nemen we stappen om buurt voor buurt over te gaan op duurzame manieren van koken en verwarmen. Dit vraagt van iedereen inspanningen die binnen zijn of haar mogelijkheden liggen. Hoe wij bewoners hierbij helpen en hoe bewoners ons hierbij (kunnen) helpen is te vinden op Energie | Gemeente Utrecht, https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/energie/. De klimaatverandering is een feit, we moeten ons voorbereiden op een veranderend klimaat. Met deze visie klimaatadaptatie geven we invulling aan de aanpassingen die we in de stad moeten gaan doen aan het veranderde klimaat, waarop we ons ook moeten gaan voorbereiden. Als stip op de horizon gaan we in deze visie uit van 2050, ook omdat we dit landelijk hebben afgesproken met landelijke, regionale en gemeentelijke overheden. Dit betekent niet dat we tot 2050 wachten om aan de slag te gaan. Utrecht werkt daarnaast ook aan een circulaire stad waarbij op tal van fronten ook het klimaat is gediend en wordt gewerkt aan CO2-reductie. Denk aan minder milieubelastend bouwen (zogenaamd circulair bouwen), circulair ondernemen, circulair inkopen en zorgen dat afval weer is in te zetten als grondstof. Zo draagt Utrecht Circulair ook bij aan de benodigde energietransitie. Als gemeente kiezen we ervoor om aan te sluiten aan het landelijk beleid omdat we als gemeenten juist ook anderen nodig hebben om resultaat te bereiken door zoveel mogelijk mee te koppelen aan andere trajecten.

	Inmiddels zijn alle (klimaat)wetenschappers het erover eens dat klimaatverandering en de daarmee gepaarde schade aan biodiversiteit, zich veel sneller voltrekt dan eerder gedacht. Klimaatverandering dekt derhalve de lading niet en geeft ten onrechte een gevoel van rust, we leven in een klimaat- en ecologische crisis. Een crisis, die als we niet nu handelen, extreme gevolgen heeft voor al het leven op aarde. Oók voor de inwoners van Utrecht. Het onlangs gelekte IPCC rapport schetst een angstaanjagend beeld voor de wereld in 2050. We zien de gevolgen echter vandaag al, op allerlei plekken ter wereld, denk aan Canada en Pakistan. Ofwel: Het klimaat is een drempel overgegaan, waarna extreme temperaturen sneller stijgen dan tot nu toe werd gedacht. Dit kan ook in Nederland gebeuren. Met een plek buiten die verkoeling biedt zoals beschreven in de visie Klimaatadaptatie, zijn we er dan ook niet. Voor mensen in kwetsbare posities, denk aan ouderen slecht ter been, jonge kinderen, in onvoldoende geïsoleerde woningen betekent hitte ‘nowhere to run, nowhere to hide’ met klimaatdoden tot gevolg. Geert Jan van Oldenborgh, werkzaam bij het KNMI en hoogleraar in het Engelse Oxford, zegt: "*Als je me een jaar geleden had gevraagd wat de hoogst mogelijke temperatuur van een hittegolf zou zijn daar, zou ik hebben gezegd: waarschijnlijk twee graden boven het vorige hitterecord. Maar het werd bijna vijf graden heter. Hoe dit kan, weten we dus eigenlijk echt nog niet. En dat maakt ons erg bezorgd.*" **Handel nu** Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we NU actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario’s nog afwenden, aldus het IPCC, het klimaatpanel van de VN, in haar uitgelekte rapport. Alle signalen staan op rood. De grenzen waarbinnen we ons als mensen nog kunnen aanpassen komen daarmee steeds sneller in zicht. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daarmee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid, bij de burger gelegd. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals ‘de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer’, kan breken. Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen. **Laat burgers beslissen** De burger, die wil wel. Zo lieten cijfers van CBS onlangs zien, dat driekwart van de Nederlanders zich zorgen maakt over gevolgen klimaatverandering (CBS, 2021). De wijze waarop de transitie de komende decennia vorm krijgt, zal van invloed zijn op de kwaliteit van leven van huidige en volgende generaties (SCP, 2021). Ervaren eerlijkheid,	We vinden het fijn als burgers betrokken zijn bij hun stad en mee willen denken over het beleid. Daar bieden we op verschillende manieren ruimte voor zoals bijvoorbeeld met deze consultatie, waarbij suggesties kunnen worden gegeven om het beleid te verbeteren. Maar ook in projecten in de wijk waar bewoners samen aan de slag zijn om de straat/buurt/stad groener, duurzamer en socialer te maken, bijvoorbeeld met ondersteuning van het Initiatievenfonds. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	effectiviteit, relevantie en bezorgdheid spelen een rol in de mate waarin burgers klimaatregelingen accepteren, zo blijkt uit onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid (TNO, 2021). Dit werd nog eens bevestigd in de participatieve waarde evaluatie over het klimaat (TU Delft, UU, 2021). Van links tot rechts: kiezers willen steviger en eerlijker klimaatbeleid, zo liet ook een rapport van Milieudefensie zien (Milieudefensie, 2021). **Drie uitgangspunten** Ofwel: Alle onderzoeken naar de opinie van burgers over klimaat, laten zien dat de burger veel verder wil gaan dan de overheid tot nu toe doet. Ik wil u dan ook vragen, de ruimte die inwoners geven om adequate maatregelen te treffen optimaal te benutten door de volgende uitgangspunten te hanteren: Vertel de waarheid over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. Doe wat nodig is, we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een burgerberaad met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
4	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
5	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
6	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
7	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
8	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
9	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
10	mag ik jullie er aan helpen herinneren dat we al heel lang geleden zeer intensief hadden moeten beginnen met allerlei maatregelen om de uitstoot van Co2 te verminderen...hebben jullie hier genoeg aan gedaan...zet dit als nummer één op je agenda alstublieft, de tijd wacht niet !	Het terugdringen van de uitstoot van CO_2 valt onder mitigatie. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat, zie ook reactie 3. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
11	Goedemiddag team Klimaatbestendig, burgemeester en wethouders van Utrecht,	Zie reactie 3

	Natuurlijk ben ik blij dat gemeente Utrecht bezig is met duurzaamheid, maar eigenlijk vind ik de plannen te weinig. Graag lever ik daarom mijn input op de Visie Klimaatadaptie die vorige maand is uitgebracht, want ik heb het gevoel dat het lang niet genoeg is. Waar het mij op dit moment vooral omdraait is dat jullie visie tot en met 2050 is. Dat is te laat. Hoe snel we de uitstoot van broeikasgassen ook naar beneden brengen, verhitting van de aarde met 1,5 graden is niet meer tegen te houden. Alleen wanneer we **NU** actie ondernemen kunnen we de meest rampzalige klimaatscenario's nog afwenden. In de door u gepresenteerde visie, zie ik de ernst van deze prangende kwestie onvoldoende terug. Veel hangt af van de vrijwillige en vrijblijvende goodwill van burgers en bedrijven. Daar**mee wordt een groot deel van de verantwoordelijkheid bij de burger gelegd**. De Covid-19 crisis heeft echter duidelijk gemaakt dat nood heilige huisjes, zoals 'de overheid mag niet ingrijpen in de privé-sfeer', kan breken. **Juist politici moeten opkomen voor het collectieve lange termijn belang om zo ook de toekomst van de generaties na ons te beschermen.** Misschien dat het niet sneller 'kan', maar dat niet-kunnen is meer een niet-willen vanuit de gemeente. Wij willen wel, alleen moet het wel op een eerlijke manier gebeuren. Daarom ben ik actief geworden bij Extinction Rebellion Utrecht en wil ik jullie graag wijzen op hun uitgangspunten, omdat het kan helpen te laten zien waar het misgaat in jullie Visie Klimaatadaptie. 1. **Vertel de waarheid** over de ernst van de situatie, dat is een andere manier van aanspreken dan burgers te bewegen tot lichtvoetig 'tegelwippen'. 2. **Doe wat nodig is,** we hebben geen tijd te verliezen. Alleen wanneer wij in 2025 onze uitstoot naar netto nul hebben teruggebracht kunnen we de ergste scenario's van klimaat-ontwrichting nog stoppen. 3. **Betrek burgers écht en op een ander participatieniveau dan consultatie**. Laat burgers meebeslissen en richt bijvoorbeeld een **burgerberaad** met mandaat in voor een gedragen en adequaat klimaat- en biodiversiteitsbeleid. **2050 is te laat** Tot slot wijs ik u nog op uw eerder gedane belofte om in **2030 klimaatneutraal** te zijn. Nog geen twee jaar geleden riep u bovendien de klimaatnoodtoestand uit. U heeft toegezegd om een maximale inspanning te leveren om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken. Belofte maakt schuld. U kunt het niet met mij oneens zijn, dat 2050 te laat is. Naast versnelde adaptatie moet er actief gehandeld worden naar de dreiging die ons te wachten staat; er is per direct actie nodig.	
12	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
13	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
14	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3

15	Het is een mooi stuk geworden, erg visueel en geeft duidelijk de noodzaak weer. Ik denk dat wij ([redacted]) hier een voorbeeld aan kunnen nemen om dat ook voor ons vastgoed zo op te zetten.	Dank voor het compliment.
16	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
17	Ik reageer graag op uw visiedocument klimaatadaptatie. Uw visietekst stelt: “Voor overstroming is een regionale aanpak nodig en dit wordt dan ook regionaal opgepakt door de Veiligheidsregio Utrecht en het netwerk Water & Klimaat”. Een onderbouwing overstroming voorkomen komt in de tekst niet terug. Momenteel werk ik mee aan een verkenning naar de gevolgen van een hoger calamiteitenpeil voor het watersysteem van het Noordzeekanaal /Amsterdam Rijnkanaal. Dit peil zou van het huidige nul m NAP naar +0,2 m NAP kunnen gaan. Deze maatregel verkleint de faalkans van het watersysteem aanzienlijk (momenteel 1/70 per jaar) , een heeft gevolgen voor aanliggende gebieden zoals Leidsche Rijn, afkoppelen van verbindingen met de vecht, maar raakt ook de sterkte en levensduur van waterkeringen, scheepvaart, vrije afwatering van rurale gebieden, functioneren van riooloverstorten, bereikbaarheid etc. Het overstromingsprobleem voor Utrecht is meer dan alleen het risico op een doorbraak van de Lekdijk, zoals u die in uw visie omschrijft. Ook bij problemen met bemaling in IJmuiden en regenval kan de waterstand regionaal oplopen (wat niet in de stresstesten zit volgens mij). Dit heeft ook gevolgen voor Utrecht. Wellicht is het goed om na te denken over: - De koppeling tussen het stedelijke watersysteem en de afvoer naar Vecht en Amsterdam Rijnkanaal, - Gevolgen van hoog water op het Amsterdam Rijnkanaal en een bijhorend maalverbod, zoals de capaciteit van afwatering richting de Vecht. Hoeveel komt de waterstand omhoog, welke problemen geeft dat (bijv riooloverstorten, of nieuw stadsdeel merwedekanaalzone en zijn energiewinning uit oppervlaktewater) en zijn hiervoor maatregelen nodig? - Kan Leidsche Rijn zijn water nog voldoende kwijt als de sluis bij gemaal de aanvoerder wordt dichtgezet? - Wordt in de ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden met de toenemende kwetsbaarheid van het watersysteem en een mogelijk hoger peil?	Het klopt dat we aangeven dat het thema gevolgenbeperking regionaal wordt opgepakt. Wij zijn als gemeente betrokken bij dit onderzoek. Dit onderzoek kijkt niet alleen naar wat te doen en hoe te voorkomen bij een dijkdoorbraak, maar ook naar overstroming door wateroverlast. In paragraaf 4.4 onderzoeksagenda hebben we de tekst aangevuld over het onderzoek gevolgenberking. Wij zijn sinds de zomer 2021 ambtelijk betrokken bij het lopende onderzoek naar een toekomstbestendig Noordzeekanaal en Amsterdam Rijnkanaal. Daarbij zijn wij ons terdege bewust van het belang van beide kanalen voor de opvang en afvoer van extreme buien en de kwetsbaarheid van de stad Utrecht als deze mogelijkheid wordt beperkt door een maalstop richting het Amsterdam Rijnkanaal. Tot deze zomer was ons nog niet bekend dat de voor- en nadelen van een hoger calamiteitenpeil in het Amsterdam Rijnkanaal wordt onderzocht. Maar gezien de mogelijke gevolgen voor de stad werken wij graag mee aan dit onderzoek om een antwoord te krijgen op de vragen die u stelt. Daarnaast leest u in onze Visie dat wij in ons beleid al preventieve maatregelen nemen door in te zetten op het vasthouden van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag. Hiermee maken we de stad minder afhankelijk van de opvang en afvoer van extreme neerslag. Wij hebben in de Visie het vraagstuk toegevoegd in hoofdstuk 2 bij de kwetsbaarheid voor wateroverlast.
18	Adaptatie klinkt als aanpassen, maar we moeten vooral ook inzetten op de strijd tegen de klimaatverandering! Dus maak van Utrecht de groenste stad van Nederland in uitstoot, watergebruik, circulariteit en natuur in de stad. Middels regelgeving, subsidies, stimuleren van initiatieven (bv voedselbos, circulair Hof van Cartesius, eco-wonen, geveltuinen, wadi's, huisisolatie, mobiliteit etc).	De strijd tegen klimaatverandering heeft te maken met klimaatmitigatie, zie ook reactie 3. De Visie Klimaatadaptatie gaat over het aanpassen aan het veranderende klimaat. De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.

	We staan globaal bekend om onze wonderschone stad, maak daar een wonderSCHONE stad van! Het zal zich ruimschoots uitbetalen in toerisme, werkgelegenheid, leefbaarheid etc.	
19	Graag wil ik reageren op de conceptvisie klimaatadaptatie van gemeente Utrecht, die t/m 29 juli 2021 Met veel plezier heb ik de conceptvisie klimaatadaptatie doorgelezen. Complimenten voor deze uitgebreide en vergaande visie met een hoog ambitieniveau richting 2050. Ik wil graag de volgende opmerkingen mee geven en mogelijkheden voor verbetering: 1. De route naar 2050 is wat tijd betreft een lange termijn. Wat zijn concrete tussendoelen (smart) tot 2050? Hoe en wanneer worden deze uitgewerkt? 2. Vervolgvraag die hiermee te maken heeft: worden er prestatie-indicatoren ontwikkelt die in de tussentijd worden gemonitoord voor eventuele bijsturing om de doelen te bereiken? 3. Een aantal kaarten uit de stresstesten zijn gebruikt als uitgangspunt voor deze concept visie. Vindt ook monitoring plaats of dit in de praktijk ook realistisch is? 4. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is de hitte in de stad. Hoe wordt de maximum gevoelstemperatuur gemonitord ten opzichte van buitengebied? Hoe kunnen bewoners hierbij een rol spelen? 5. De visie omvat vele groene maatregelen, waaronder het aanplanten van bomen. Hoeveel bomen kunnen of moeten voor de leefbaarheid bijgeplaatst worden en wat is het te verwachten effect hiervan in de binnenstad en omliggende wijken? 6. Per wijk zijn verschillende plekken aanwijsbaar waar de hittestress verminderd kan worden. Kunnen inwoners ook zelf plaatsen aanwijzen of aandragen die voor vergroening in aanmerking komen? 7. Is de wateroverlastkaart (piek van 80 mm, 1 keer in de 100 jaar) nog representatief gezien de veel extremere weerssituatie die recent mogelijk is gebleken in Zuid-Limburg, Belgie en Duitsland? 8. Welk aandeel van het regenwater dient in de bodem te worden gebufferd en blijft dit voldoende beschikbaar voor het huidige en nog aan te planten groen in periodes van droogte? 9. Kansen voor Utrecht: Nederland heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs. Dit betekent ook dat de CO2-emissies verder moeten worden gereduceerd, wat ook een doel binnen gemeente Utrecht zal zijn. De bodem in gemeente Utrecht (binnen en buitengebied) heeft de potentie om door te zorgen dat meer koolstofvastlegging in de bodem plaatsvindt, te zorgen voor win-wins op zowel het gebied van klimaatadaptatie als -mitigatie. Parallel aan de inzet om het koolstofgehalte van bodems jaarlijks met 0,04 % te laten stijgen, liggen hier kansen voor Utrecht. Door maatregelen van duurzaam beheer mee te nemen in de visie (en uitvoering) op klimaatadaptatie, kan de Utrechtse bodem tegelijk ook zorgen voor een klimaatbestendigere bodem (meer organische stof in de bodem betekent beter watervasthoudend vermogen, betere droogteresistentie, betere biodiversiteit etc.) en voor meer CO2-reductie. Deze aanpak is ook landelijk in ontwikkeling, zoals binnen de landbouwsector. De mogelijkheden hiervan onderzoeken, past prima in de onderzoeksagenda van deze visie.	1. Het klopt dat er nu geen tussendoelen zijn benoemd, in hoofdstuk 1 van de reactienota gaan wij hier nader op in. 2. Zie hiervoor de paragraaf over indicatoren in hoofdstuk 1 van de reactienota. 3. Dit gebeurt in de uitvoering. Via nader onderzoek zal worden nagegaan of de prioriteitsgebieden die zijn bepaald via modelberekeningen ook in werkelijkheid kwetsbaar zijn en prioriteitsgebied moet blijven. Ook kunnen er andere prioriteitsgebieden bij komen als uit meldingen of andere signalen blijkt dat er elders een groot probleem is. 4. De gevoelstemperatuur is nu berekend en in de stresstest weergegeven. De huidige methodiek is gevalideerd met behulp van metingen. Bij de nieuwe stresstesten in 2024 zal hier wederom naar worden gekeken, maar in de uitvoering nemen we dit mee. Met diverse kennisinstellingen zijn we bezig de methodiek te verbeteren. Hierbij kijken we ook naar de werkelijk gemeten temperaturen uit het project hitte meet je stad. Mocht er aanleiding zijn om eerder nieuwe stresstesten uit te voeren dan doen we dat. 5. We hebben een schatting gemaakt als we hittestress willen verminderen via schaduw van extra bomen. In dat geval hebben we ongeveer 60.000 bomen in straten nodig hebben om klimaatbestendig te worden. Hierbij hoort de kanttekening dat dit aantal nodig is als we het hitteprobleem alleen met bomen oplossen. Een boom plaatsen is niet altijd mogelijk maar ook niet altijd de oplossing voor het probleem. In de praktijk zullen er dus geen 60.000 nieuwe bomen hoeven te worden geplant maar ook gekozen worden voor andere, technische, oplossingen. 6. In de volgende fase gaan we kijken hoe we inwoners kunnen betrekken en stimuleren. We nemen hierin het idee mee over aanwijzing van plaatsen door inwoners. Bedankt voor de tip. 7. Op dit moment vinden wij de bui van 80 mm/uur representatief. Dit is een bui met een momenteel een kans van voorkomen van eenmaal per 250 jaar. Gangbaar in Nederland is bescherming tegen een extreme bui met een herhalingskans van eenmaal per 100 jaar. Wij kiezen dus al voor een hoger beschermingsniveau dan landelijk gebruikelijk is Als uit de nieuwe KNMI-scenario's blijkt dat deze bui niet meer representatief is, dan zullen we overwegen ons beleid aan e passen. 8. Op dit moment hebben we gekozen voor de algemene doelstelling om 90% van de neerslag vast te houden. Door ervaring en aanvullend onderzoek brengen we dit de

		komende tijd preciezer in beeld en passen we waar nodig maatwerk toe of passen we de doelstelling aan. 9. Bij koolstofvastlegging volgen we de landelijke route. 10. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
20	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Klimaatadaptatie van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is een brede ambitieuze visie, met een aantal belangrijk acties/stappen om te zetten. Het is jammer dat de doorklik-links naar de kaarten en informatieve sites niet werken, maar dat is niet de reden voor deze zienswijze. Er zijn een paar punten waar ik nog aandacht voor wil vragen, omdat ze in de visie wat onderbelicht zijn: 1. Er worden in de visie Klimaatadaptatie veel rapporten, plannen en visies genoemd die een duidelijke relatie hebben met één of meerdere onderdelen uit de visie. Dat is ook logisch, want klimaatadaptatie is stadsbreed en veelomvattend. Wat ik helaas nog mis in de lijst is de nu in ontwikkeling zijnde Visie Stadswater, vanwege het belang om een goede balans te vinden tussen alle gebruiksfuncties van het water, de aanwezigheid en ontwikkeling van ecologisch gevarieerde oevers en groengebieden, een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en de noodzaak om Utrecht klimaatbestendig te ontwikkelen. In mijn ogen is het essentieel dat de onderlinge samenhang in beide visies wordt onderkend. Ik zou verwachten dat de Visie Klimaatadaptatie een aantal kaders en randvoorwaarden meegeeft die voor wat betreft gebruik en exploitatie in de Visie Stadswater worden uitgewerkt. In de startnotitie Visie Stadswater wordt helaas slechts een nogal korte en vrijblijvende melding gedaan dat het thema klimaatadaptatie raakt aan de visie Stadswater, dat het beleid en de maatregelen daarvoor worden beschreven in de Visie Klimaatadaptatie en dat er regelmatig wordt afgestemd met de collega's die zich daarmee bezighouden. Geconcludeerd wordt dat het niet nodig is om in de Visie Stadswater aandacht aan klimaatadaptatie te besteden. Daarmee blijft volstrekt onduidelijk in hoeverre klimaatadapatie een bepalende factor wordt bij de afwegingen rond de verschillende gebruiksfuncties en exploitatie van vaarwegen en zwemwateren. De Visie Klimaatadaptatie zal daarom explicieter moeten verwijzen naar de Visie Stadswater. 2. Als het gaat om de relevante plannen van partners: hier verbaast het me dat het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van de waterschappen niet genoemd wordt. Het ontwerpprogramma van De Stichtse Rijnlanden ligt momenteel – tot 13 september – ter visie en dat van Amstel, Gooi & Vecht vast ook rond diezelfde tijd. Beide programma's gaan voor een groot deel ook over klimaatadaptatie en het stedelijk water en zijn voor de gemeente bijzonder relevant. Ook verbaast het me dat de rol van het drinkwaterbedrijf als relevante partner niet genoemd wordt, in verband met de noodzaak om zuiniger om te gaan met ons drinkwater en de bescherming van ons grondwatersysteem.	Het klopt dat de links niet werkten, excuses daarvoor. In de nieuwe versie is dit verholpen. 1. U heeft gelijk dat de Visie Stadswater ontbreekt bij het overzicht met beleidsstukken die raken aan de Visie Klimaatadaptatie. We hebben deze daarom alsnog opgenomen in hoofdstuk 1.2. 2. Wij onderschrijven het belang van een goede samenwerking tussen de partners. Wij kiezen ervoor om in de Visie alleen te verwijzen naar stukken van de gemeente zelf of waar wij een bijdrage aan hebben geleverd. De noodzaak van zuiniger omgaan met drinkwater en bescherming van grondwatersysteem in relatie tot het drinkwaterbedrijf is opgenomen in waterproof030 en zodoende is Vitens ook een partner, maar beschrijven wij niet separaat in de visie.

	3. Mooi dat communicatie veel aandacht krijgt. Helaas overheerst daarin nog een beetje het beleren en informeren. Er zijn echter ook veel bewoners, ondernemers en organisaties al actief en soms ook heel deskundig. En in elk geval heel gemotiveerd om de handen uit de mouwen te steken voor een groene, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Is het dan niet ook logisch om uit te spreken dat je dit als gemeente wilt stimuleren en zo nodig verder faciliteren? In elk geval dankbaar gebruik van maken. 4. Tenslotte mis ik in de financiële paragraaf nog de (maatschappelijke) baten en aanvullende doelen die meerwaarde geven, als criterium bij de financiële afweging. Kunnen deze nog worden toegevoegd?	3. Het klopt dat wij graag de inwoners informeren, omdat wij zien dat de bewustzijn op klimaatadaptatie nog niet voldoende is bij alle inwoners. Wij zijn het eens met stimuleren van initiatieven van actieve inwoners, ondernemers en organisatie. Dit nemen wij mee in de uitvoering. 4. Wij zijn het met u eens dat ook andere (maatschappelijke) baten een rol spelen in de financiële afweging. Wij benoemen deze baten in hoofdstuk van de visie met de kanttekening dat het nog lastig om deze te kwantificeren.
21	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
22	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
23	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
24	Idem aan inspraak 3	Zie reactie 3
25	Allereerst willen we de gemeente feliciteren met de totstandkoming van de Visie Klimaatadaptatie. Vanuit de Meet Je Stad community van Milieucentrum Utrecht hebben we vanaf de zijlijn gemerkt dat het proces veeleisend was en langer duurde dan verwacht. We kunnen ons dat voorstellen want de gevolgen van klimaatverandering zijn ingrijpend en strekken zich uit over vele beleidsterreinen. De schade door extreme hoosbuien kan aanzienlijk oplopen. De gevolgen van aanhoudende hitte in de stad zijn nu al te merken. Woningen zijn er vaak niet op ingericht. Ook vanuit de deelnemers aan het Meet Je Stad Utrecht project krijgen we feedback over ervaren hittestress binnenshuis, zoals slaapproblemen. Klimaatverandering sluipt onze levens binnen, is nu al voelbaar. Voor veel stadsbewoners is de voor de hand liggende maatregel de installatie van een airco. Een korte termijn oplossing die klimaatverandering juist in de hand werkt. Hoe gaat de gemeente daar mee om? Dat is misschien ook een kritische noot bij de Klimaatadaptatie Visie. Op een bepaalde manier lijkt het stuk een zekere rust uit te stralen. De noodzaak van klimaatadaptatie wordt stevig onderbouwd maar tegelijk lijkt het jaar 2050 nog ver weg. Het gaat over de kans op overstromingen van eens in de 100 jaar en kaarten laten zien hoe zeldzame gebeurtenissen de stad veranderen. Een schril contrast met de actualiteit van dit moment. In de inspraakperiode alleen al regent het extreme situaties om de stad heen. Een vroege hittegolf, een valwind die enorme schade en schrik veroorzaakt in Leersum, overstromingen die in Duitsland en België vele doden eisen ten gevolge van extreme hoosbuien en tot evacuaties leiden in Limburg en ga zo maar door. De extreme weersomstandigheden van de afgelopen tijd maakt pijnlijk duidelijk dat de stad Utrecht nu of in de nabije toekomst al door extreem weer getroffen kan worden. Wat de vraag oproept of de gemeente daar nu al klaar voor staat. Welke meest kwetsbare gebieden in de stad worden het eerst aangepakt? Hoe voorkom je dat kwetsbare stadsbewoners nu al ziek worden van hittestress? Wat zijn de gevolgen als een valwind de stad Utrecht treft? Heeft de gemeente Utrecht daar een scenario voor klaar liggen?	Wij zijn het eens dat airco’s geen oplossing zijn voor hittestress voorkomen. In hoofdstuk 1 geven wij hier uitgebreid antwoord op hoe we hier mee omgaan. We hebben de prioriteiten op kaart gezet en de volgende stap wordt kijken welke eerste aan te pakken, dit valt samen met projecten van andere programma’s, want we willen zoveel mogelijk meekoppelen. Om te voorkomen dat huidige inwoners ziek worden hebben we een lokaal hitteplan

	Met het burgerwetenschap project Meet Je Stad Utrecht verzamelen wij sinds 2019 veel data over klimaat en creëren we bewustzijn voor klimaatverandering. Wij bouwen een lerende community van stadsbewoners op met een netwerk van meetstations in groene en versteende stadsbuurten en streven naar een ring van meetpunten om de stad heen waarmee we het stedelijk hitte-eiland effect kunnen bestuderen. Het is goed dat dit project ook diverse keren wordt genoemd in de Visie Klimaatadaptatie. Wij zijn blij met deze erkenning en willen in dit project nadrukkelijk samenwerken met de gemeentelijke organisatie. Graag zien wij daarom de gemeentelijke bijdrage aan dit project gecontinueerd. Ondersteuning van dit project draagt bij aan de bewustwording over klimaatverandering en het belang van klimaatadaptatie in de stad. Zo kunnen wij samen optrekken om de invloed van groene daken, schaduwrijke bomen en waterpartijen zichtbaar te maken. In de Visie wordt benoemd dat de gemeente maar zeggenschap heeft over 40 procent van de ruimte in de stad. Er wordt veel verwacht van particulieren die hun tegeltuin opbreken en groen aanplanten. Een prima zaak die ook de biodiversiteit en leefbaarheid in de stad vergroten. De uitdaging is om dit ook bij de bewoners van de stad in beeld en tussen de oren te krijgen. En om hen handelingsperspectief te bieden. Het Milieucentrum heeft hierover het afgelopen jaar in samenwerking met diverse partners online bijeenkomsten georganiseerd onder de titel ‘Jouw tuin klimaatproof’ waar veel interesse voor was. Wij zijn benieuwd naar de ambitie van de gemeente op het gebied van vergroening van particulier bezit. Daarbij gaat het niet alleen om tuinen, maar ook om vergroening van grote bedrijventerreinen. Daarnaast is het van belang om bewoners enthousiast te maken om samen zelf het initiatief te nemen om hun tuin en hun omgeving te vergroenen. Utrecht Natuurlijk en het Milieucentrum Utrecht nemen thans gezamenlijk, mede op uitnodiging van de gemeente, het initiatief tot een platform van groene zelfbeheerders. Het is van groot belang dat de gemeente in aansluiting op het uitgangspunt van “groen tenzij” de zelforganisatie van bewoners om te komen tot een gewaardeerde groene leefomgeving -in welke vorm ook- actief en blijvend ondersteunt. Het is in de praktijk van co-creatie, bouwend op bewustzijn, kennis en handelingsperspectief van bewoners dat klimaatadaptatie het krachtigst kan worden verankerd. Tenslotte vragen wij aandacht voor de link tussen klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Het lijken soms twee verschillende werelden maar ze hebben alles met elkaar te maken. Het is fijn dat er koele plekken worden gecreëerd in de nabijheid van je huis maar waar moet je ’s nachts naar toe? De inrichting van de woning en de mate van isolatie, zijn bepalend voor een gezonde nachtrust tijdens hitteperiodes. Zonnepanelen op een groen dak gaan klimaatverandering tegen en dragen bij aan een aangenamer leefklimaat in de stad. Twee vliegen in één klap. Nu extreme weersomstandigheden steeds dichterbij komen is dit het moment om serieus met stadsbewoners samen te werken, om klimaatverandering tegen te gaan en tevens die tegels te wippen!	ontwikkeld. Hier hebben we al mee proefgedraaid en wordt dit jaar nog vastgesteld. Voor het voorkomen van schade bij valwinden is geen scenario, maar de crisisorganisatie van de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht is voorbereid op de (gevolgen van) een veelheid van scenario’s. Extreem weer is opgenomen in het risicoprofiel van de veiligheidsregio en krijgt zodoende extra aandacht in de preparatie van de crisisorganisatie. Wij willen graag groene tuinen met weinig verharding. In de visie geven we aan dat we dit willen stimuleren. Via onze bewustwordingscampagne Waterproof030 hebben we hier al acties op ondernomen, zoals deelname aan het NK Tegelwippen. De bedrijventerreinen zijn opgenomen als prioriteitsgebieden, omdat hier veel verharding en hittestress is. In ons netwerk Water en Klimaat en het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatie Strategie (RAS) is de aanpak van bedrijventerreinen als project opgenomen. Wij sluiten als gemeente hierbij aan. De inspraak heeft niet geleid tot aanpassingen in de visie.
26	"klimaatadaptatie"	Zie reactie 3

	Het is beschamend hoe naïef dit is. Dweilen met de kraan open en die kraan gaat steeds harder. Eerst die kraan dichtdraaien!! Zolang de toename van co2 (en andere broeikasgassen) niet tijdig gestopt wordt, heeft het NUL zin om over adaptatie te praten. KEIHARDE MAATREGELEN NU! De verwachting is dat rond 2050 er 1 billion klimaatvluchtelingen zullen zijn! Waar zijn de plannen om die op te vangen? De verwachting is dat het water de komende 20 jaar 15meter stijgt! Maar utrecht kan het niks schelen want de binnenstad ligt hoog genoeg. De verwachting is dat aan het eind van de eeuw het iq 15 punten daalt door een teveel aan CO2 en dus een tekort aan zuurstof in de lucht! Prioriteit nummer 1 is de klimaat hell die iedereen te wachten staat te beperken. dus niet aan komen zetten met wat extra plantsoen. en ja ik ben boos en verdrietig. en ja ik voel me machteloos als burger. Ik begrijp dat deze klimaatadaptatie van bovenaf komt. maar het is tijd om de bal terug te gooien en ze daarboven te vertellen dat ze met iets beters moeten komen. Zelfs als we slechts 1.5°C stijgen is deze adaptatie onzin. Wat ik graag zou willen zien: - Alle niet-elektrische personenauto's en motoren verbieden! - Subsidies op zuivel en vlees en vis-industrie afschaffen. In plaats daarvan een klimaatbelasting op zuivel en vlees. Zuivel en vlees zijn bovendien kankerverwekkender dan tabak. - Klimaatbelasting op vliegverkeer. - tja, eigenlijk alles wat een broeikasgas produceert belasten. - Eerlijke voorlichting! te beginnen met alle politici. De klimaatcrisis is niet van korte duur. als we NU niet alles inzetten, kan het nog duizenden jaren duren voor de planeet weer leefbaar wordt.	

3 Reacties op het concept Visie Water en Riolering

Visie Water en Riolering

Reactie belangstellenden op concept **Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke en adresgegevens zijn geanonimiseerd**	**Antwoord**
Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-visie Water en Riolering van de gemeente Utrecht. Ik heb de visie met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is belangrijk dat het watersysteem niet alleen vanuit de technische insteek wordt benaderd en dat de opgaven en aanpak in samenhang met de vele andere ruimtelijke en stedelijke thema's worden bekeken. In samenwerking met iedereen die een rol heeft, kan of zou moeten hebben. Alleen dan is het mogelijk om echt toekomstbestendige oplossingen te realiseren. 1. Een belangrijke ambitie is het sluiten van kringlopen en terugwinnen/hergebruiken van grondstoffen. Wat ik echter lees op pag 25 heeft me erg verontrust. Daar staat dat afgelopen jaren de meeste bagger uit Utrechtse watergangen is gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse Plas bij Groenekan. Ik vraag me af of de gemeente beseft wat deze niet-schone bagger daar – een natuurplas, in trek bij watervogels – teweeg brengt. Er blijken namelijk veel milieuvreemde stoffen in de toegepaste bagger te zitten, o.a. veel piepschuim. Dit komt daar vervolgens in grote hoeveelheden boven drijven, zoals te zien op onderstaande foto uit februari 2019. Met name de ontelbare piepschuim bolletjes in de oevers vormen een bedreiging, omdat het niet wordt afgebroken. Bekend is dat dieren (vogels) dit voor voedsel aanzien, waar het zich ophoopt in het lichaam. Pas na diverse meldingen van een verontruste bewoner uit De Bilt werd maart 2020 een schoonmaakactie uitgevoerd (2e foto). In de zomer van 2020 leidde het hoge nutriëntengehalte in de bodem vervolgens ook tot een explosie van blauwalg (3e foto). Het kan best zijn dat het allemaal binnen de normen valt en dat de bagger volgens de protocollen correct is gecontroleerd en aangeleverd, maar deze normen passen in elk geval totaal niet bij de doelen van een natuurplas! 20% milieuvreemde stoffen (in gewicht!) levert nooit Gezond Water op. Bent u het me me eens dat dit zeer ongewenst is, dat het niet past bij onze zorgplicht en bij de kringloopgedachte en dat het indruist tegen onze ambities/beleidsregels van een diervriendelijke en gezonde leefomgeving? En dat we hier dus ook niet kunnen spreken van een nuttige toepassing? Het lijkt me ook in strijd met het gemeentelijk beleid om de verspreiding van plastics in het milieu tegen te gaan. Vandaar mijn oproep of de gemeente in de visie als beleidskeuze kan	1. Wij delen uw mening dat bagger alleen hergebruikt kan worden als deze schoon is en voldoet aan de gestelde voorwaarden. Wij weten dat de bagger die wij hebben aangeleverd bij de Hoogekampseplas steeds is gekeurd en getoetst, voordat ze is hergebruikt om te verondiepen. Omdat wij als gemeente niet betrokken zijn geweest bij de verondieping zelf, kunnen wij niet beoordelen of dit de oorzaak is van de verontreiniging die u heeft waargenomen. U kunt hiervoor het beste navraag doen bij Natuurmonumenten, de beheerder van de plas. Wel hebben wij n.a.v. uw reactie bij de betreffende tekst in paragraaf 3.4 in de Visie toegevoegd dat bagger alleen hergebruikt kan worden, voor zover de bagger voldoet aan de criteria voor hergebruik.

	toevoegen dat voor het nuttig inzetten van baggerspecie striktere normen/toepassingscriteria worden uitgewerkt, passend bij de bestemming, in lijn met de eigen waterkwaliteitsdoelen en duurzaamheidsambities. En/of als voorwaarde op te nemen dat de plastics en andere probleemstoffen/verontreinigingen eruit gefilterd worden, vóórdat ze worden aangeboden als herbruikbare bagger.	
2.	Wat ik in de beschrijving van het oppervlaktewatersysteem nog mis is de opmerking dat de (lokale) waterkwaliteit ook beïnvloed wordt door de aanwezigheid van water- en oeverplanten (en de variatie daarin). Ook allerlei waterdieren hebben invloed op de waterkwaliteit. Flora en fauna is dus niet alleen afhankelijk van de waterkwaliteit, maar ook een sturingsfactor. In combinatie met een natuurvriendelijke inrichting. Dit blijft ook onderbelicht in 3.6 Gezonde Waterkwaliteit (pag 25-26). Het is in mijn ogen een extra argument voor het versterken van de biodiversiteit in en langs het water. Oorzaak-gevolg en vice versa. Kan dit punt worden toegevoegd?	2. In paragraaf 5.4 beschrijven we het onderdeel ambitie de factoren die invloed hebben op de waterkwaliteit. Hier noemen we nadrukkelijk ook de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna. Wij vinden dit voldoende. Behalve de aanpassing die we hebben doorgevoerd n.a.v. uw derde opmerking, hebben we de tekst in paragraaf 3.6 daarom op dit punt niet aangepast.
3.	Tevens mis ik hier de notie dat niet alle planten en dieren een goede uitwerking hebben, omdat sommige soorten de neiging hebben andere weg te concurreren of ziekten, plagen en/of schade veroorzaken. En dat het daarom belangrijk is om te zorgen voor een goede variatie planten en dieren die elkaar in evenwicht houden. Naast de Utrechtse soortenlijst zou daarom ook een lijst toegevoegd moeten zijn van de probleemsoorten. Kan zo'n lijst er komen, met inbegrip van de omstandigheden waaronder ze gedijen, de schade die ze veroorzaken en de aanpak om ze in te dammen/de schade te minimaliseren? Ofwel een verwijzing waar dit is terug te vinden?	3. U heeft gelijk dat dit onderwerp ontbreekt in de visie. Wij hebben daarom in paragraaf 3.6 na de beschrijving van de Utrechtse soortenlijst de volgende alinea toegevoegd: "Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasie exoten te bestrijden".
4.	Extra aandacht wil ik vragen voor een goede borging van de ecologische doelen en ambities in de (dagelijkse) uitvoering van het beheer en onderhoud., zowel als het gaat om de eigen diensten als om uitbestede werkzaamheden. Er zijn teveel negatieve voorbeelden dat het niet afdoende is om beleidsregels en afspraken op papier te zetten. Wordt dit in het Programma verder uitgewerkt? Zodat het per ongeluk afmaaien of verwijderen van met zorg ontwikkelde natuur wordt voorkomen/geminimaliseerd? Zowel projectleiding als ook op de werkvloer moet men weten wat wel/niet de bedoeling is.	4. In paragraaf 5.4 bij het onderdeel strategie beschrijven wij de belangrijkste keuzes die we maken bij het beheer en onderhoud om de belangen voor de ecologie te borgen. Wij vinden dat we dit onderwerp hiermee voldoende behandeld hebben. Voor een uitgebreidere beschrijving verwijzen wij u naar de gedragscode flora en faunawet van de gemeente Utrecht op de website met het gemeentelijke groenbeleid.
5.	pag 39 n.a.v. het 1e beleidskaderpunt onder beleidskeuze 7: Is het wel reëel om te beloven dat bij buien met een intensiteit die gemiddeld 1x per jaar optreden, totaal geen water op het straatoppervlak blijft staan? Gaat het er niet meer om in welke mate en hoe lang water op straat acceptabel is? Af en toe een plasje, of een nat geultje tegen de stoeprand of in het midden van de weg, is toch niet zo erg? Is het niet wat overdreven (en kostbaar) als we bij 1x per jaar de grens leggen?	5. In de Visie hebben wij bij beleidskeuze 7 aangegeven dat wij ons inspannen om de door u beschreven doelstelling te halen. Dit is wat anders dan dat wij beloven dat dit ook altijd lukt, oftewel een resultaatsverplichting. Zoals u terecht stelt kunnen wij dit niet beloven. Vandaar dat wij onze doelstelling nadrukkelijk beschrijven als een inspanningsverplichting om onze riolering en wegverharding op dit niveau te krijgen. Wij hebben de tekst in de Visie niet aangepast.

	6. In hoeverre biedt de Visie Water en Riolering de ruimte dat ook bewoners/collectieven die niet direct aangrenzend eigenaar zijn een rol kunnen spelen in het beheer/onderhoud van bv natuurvriendelijke oevers/vegetatie-eilanden/objecten t.b.v. flora en fauna? Kan hiervoor in 5.4.4 een punt worden toegevoegd? Is de Visie Water en Riolering vervolgens wellicht een logische plek om aan te geven hoe de gemeente wil stimuleren/ondersteuning bieden aan bewoners/initiatiefnemers die zelf met voorstellen komen om het watersysteem in de openbare ruimte komen te verbeteren? Of is het de bedoeling om dit in één van de andere visies/programma's aan de orde te stellen? In dat geval hoor ik graag waar ik dat kan terug vinden.	6. Wij delen uw mening dat dit punt nu ontbreekt. Daarom hebben we in paragraaf 5.4.4 de volgende tekst toegevoegd: "Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren".
	7. tenslotte nog een paar opmerkingen bij de kaarten: - Ambitiekaart oppervlaktewaterkwaliteit (pag 69): klopt het dat er geen enkele watergang als doel 'natuurlijk' heeft gekregen? Zo ja, heeft echt geen enkel water die potentie? En waarom ontbreekt landgoed Amelisweerd op de kaart? Welke doelen hebben de watergangen daar? - Kunnen ook de namen van de watergangen op de kaarten worden ingevoegd (niet alleen de straatnamen ernaast)? Verder is het vreemd dat de enige naam die erin staat verkeerd is: namelijk in de Oude Gracht staat Vecht.	7. Het klopt dat geen enkele watergang als doel "natuurlijk" heeft gekregen. Samen met Hoogeheemraadschap De Stichtse Rijnlanden achten wij dit momenteel niet haalbaar. Een verwijzing naar de onderbouwing van de ambities hebben wij toegevoegd bij de online versie van de kaart. Landgoed Amelisweerd ligt grotendeels in de gemeente Bunnik en is daarom buiten beschouwing gebleven. De namen van de watergangen zijn onderdeel van de achtergrondkaart. Deze kunnen wij niet aanpassen waardoor helaas in de Oude Gracht de naam Vecht staat.

Memo

Aan
Marit Linckens - Gemeente Utrecht
Joram van der Schans – Gemeente Utrecht

Datum
28 juli 2021

Contactpersoon
M.T. van Wijnen
Marvin.van.wijnen@waternet.nl

Doorkiesnummer
020-608 54 67

Mobiel nummer
06-20 01 18 33

Onderwerp
Reactie Visie Klimaatadaptatie Utrecht & Visie Water en Riolering Utrecht

Visie Water en Riolering Utrecht:
Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht met de visie Water en Riolering Utrecht. De visie geeft duidelijk de ambities en uitdagingen weer voor het thema water in de gemeente Utrecht.

Het waterschap Amstel Gooi en Vecht merkt op dat de visie Water en Riolering Utrecht afwijkt van de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht (vastgesteld op 16 juli). Voor wateroverlast is er de prestatie-eis van 50 mm neerslag verwerken (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) op eigen terrein of in het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af en zijn na maximaal 60 uur weer beschikbaar. De presentatie-eis opgesteld door de Provincie Utrecht ziet het Waterschap Amstel Gooi en Vecht dan ook als de uitwerking van de opgave voor het thema water:
“We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.”

Visie Klimaatadaptatie Utrecht:
Het waterschap Amstel Gooi en Vecht complimenteert de gemeente Utrecht met de visie Klimaatadaptatie Utrecht. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werkt graag samen met de gemeente Utrecht aan de implementatie van de visie bij projecten en plannen.

Bij de uitwerking van de visie klimaatadaptatie ziet het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht raakvlakken met de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht. Hierin zijn al prestatie-eisen opgenomen voor hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit & natuurinclusiviteit, bodemdaling en gevolgenbeperking van overstromingen. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert de gemeente Utrecht om deze presentatie-eisen over te nemen voor de uitwerking van de visie Klimaatadaptatie.

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
t.a.v. dhr. E. Rebergen
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum	Contactpersoon	Telefoonnummer
22 juli 2021	Ir. N. Admiraal	+3130 634 5779
Uw brief d.d.	**Uw kenmerk**	**Ons kenmerk**
		1795622
Onderwerp		**Bijlage(n)**
Reactie op Water- en rioleringsvisie		

Geachte heer Rebergen,

Op 17 juni jl. hebben wij van u het eindconcept van de Water- en rioleringsvisie van gemeente Utrecht ontvangen. In deze brief ontvangt u onze reactie op deze water- en rioleringsvisie. Onze reactie op de visie klimaatadaptatie staat in de brief met kenmerk 1796114.

Proces voorafgaand
In de eerste plaats willen wij u bedanken voor de betrokkenheid van het waterschap bij de totstandkoming van de visie. Tijdens een tweetal overlegmomenten hebben wij onze inbreng op de visie kunnen geven.

Onze conclusie
Speerpunten in de Water- en rioleringsvisie zijn klimaatadaptatie, verduurzamen & circulariteit en het integraal oppakken van de opgaven in de openbare ruimte. Tevens wordt op lange termijn het vuilwater en het hemelwater vrijwel volledig ontvlochten. Zowel vanuit de waterketen als vanuit de opgaven rondom klimaatadaptatie juichen wij deze ontwikkeling van harte toe. Hiermee worden de juiste accenten in de visie gelegd voor een waterrobuuste, duurzame en gezonde leefomgeving.

Onze opmerkingen
Tijdens het overleg op 5 juli jl. hebben wij een aantal punten aangeven waarop de visie nog verheldering of aanvulling behoeft. Hieronder geven wij een korte samenvatting hiervan.

1. Belangrijk inhoudelijk punt voor het waterschap is het afkoppelen van verhard oppervlak en de wijze waarop de afvoer naar het oppervlakte water plaatsvindt. Van belang is dat het waterschap betrokken wordt bij de totstandkoming van deze projecten in het kader van waterkwantiteit en –kwaliteit. In het kader van waterkwaliteit vragen wij u om e.e.a. conform het afkoppelschema uit het Regionaal Afvalwaterketenbeleid vorm te geven.
2. De gemeente wil in beginsel het vuilwater en het hemelwater volledig van elkaar scheiden. Wij kunnen ons van harte vinden in dit uitgangspunt, maar vragen u rekening te houden met de kans op fout-aansluitingen in de toekomst. In de visie missen wij nog hoe de gemeente voorkomt dat er onverhoopt vuilwater via het hemelwaterstelsel in het oppervlakte water terecht komt.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

3. In de visie ontbreekt nog hoe de gemeente, in het licht van de opgaven, aankijkt tegen levensduurverlenging van riolering (o.a. door middel van 'relinen') of dat de gemeente altijd overgaat tot het vervangen van riolen. Een afwegingskader hiervoor zou, mede in het licht van doelmatigheid, wenselijk zijn.
4. Uit de visie blijkt nog onvoldoende of de genoemde ambities om wateroverlast te voorkomen overal gehaald worden met (enkel) de voorgestelde vervangingsopgave. Naast het vervangen van riolen moet nl. ook de openbare ruimte waterrobuust worden ingericht. Wij merken op dat de visie (of het rioleringsprogramma) hierop nog aanscherping behoeft.
5. In de visie wordt aangegeven dat de gemeente 90% van de jaarlijkse neerslag wil vasthouden op de plek waar deze valt. Hierbij wordt nog niet gekwantificeerd hoeveel mm neerslag moet worden vastgehouden bij nieuwbouw en herstructurering. In navolging van de afspraken klimaatadaptief bouwen, die recent zijn opgesteld binnen Provincie Utrecht, zouden wij graag concrete ambities in mm in de visie benoemd willen zien. Hierbij is zowel een minimale ondergrens (15mm bij herstructurering en 45 mm bij nieuwbouw) als een ambitie (40mm -70 mm) te formuleren.
6. In de visie wordt aangegeven dat de gemeente zich samen met het waterschap inspant om de grondwaterstand binnen een vastgestelde bandbreedte te laten fluctueren. Wij geven aan dat het handelingsperspectief van de overheid (waterschap en gemeente) hierin beperkt is en dat het wenselijk is dit ook te benoemen in de visie en te communiceren richting inwoners, die te maken hebben met grondwaterproblematiek.
7. In de visie ontbreekt nog hoe de gemeente aankijkt tegen het aspect van decentrale of 'nieuwe sanitatie' mede in het licht van verduurzamen & circulariteit. Het zou wenselijk zijn dit thema op te nemen in de visie en bijvoorbeeld aan te geven dat dit een onderzoeksopgave is samen met de regio en het waterschap.
8. Een laatste aspect is de te verwachten afvoer van vuilwater naar de zuivering in de toekomst en het in 2014 gesloten afvalwaterakkoord tussen gemeente en waterschap. Wij stellen voor om dit aspect de komende tijd verder te onderzoeken en op basis van de uitkomsten het afvalwaterakkoord te actualiseren.

Tot slot
Wij danken u voor onze betrokken en de verwerking van onze opmerkingen bij de totstandkoming van de visie en kijken uit naar de verdere samenwerking tussen de gemeente en het waterschap in de afvalwaterketen en het stedelijke water. In dat licht willen wij u nog op wijzen op de lange termijn zuiveringsvisie die het waterschap momenteel opstelt. Dit is een integrale visie op de toekomst van de waterketen, waarbij wij u als ketenpartner heel graag betrekken.
Wanneer de water- en rioleringsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad ontvangen wij graag een (digitale) versie hiervan.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer N. Admiraal. Hij is bereikbaar op telefoonnummer (030) 634 57 79 of per e-mail nico.admiraal@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

Mevrouw E. van Grol
Directeur Sterke Lekdijk(HWBP) en Manager Ontwikkeling, Strategie en Advies

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

Gemeente Utrecht

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Postbus 94370
1090 GJ AMSTERDAM

Behandeld door	E.W. Rebergen	**Datum**	
Doorkiesnummer	030 - 28 64332	**Ons zaaknummer**	8877404
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl	**Onderwerp**	inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Water en Riolering		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	28 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Wij danken u voor uw inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht die wij met belangstelling hebben gelezen. Wij zijn blij dat u vindt dat de visie duidelijk de ambities en uitdagingen weergeeft voor het thema water in de gemeente en danken u voor uw complimenten. U heeft echter ook een duidelijk bezwaarpunt met betrekking tot de waterberging op eigen terrein, waar wij in de volgende alinea nader op ingaan.

U constateert terecht dat de doelstelling op het gebied van waterberging op eigen terrein in de visie Water en Riolering Utrecht afwijkt van de prestatie-eis in de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” van de Provincie Utrecht. De prestatie-eis in de afspraken van de Provincie betreft het verwerken van minimaal de eerste 50 mm neerslag op eigen terrein of in het plangebied voordat (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) op eigen terrein of in het plangebied, voordat overtollig hemelwater wordt geloosd op oppervlaktewater of de openbare riolering. Deze eis betekent dat elk plan nagenoeg 100% van alle buien moet kunnen verwerken op het eigen perceel. Slechts gemiddeld eenmaal per 10 jaar mag overtollige neerslag afgevoerd worden naar openbaar gebied. Voor een perceel van 100 m^2 betekent deze eis een waterberging van 50 mm dat 5.000 liter tijdelijk op het eigen perceel verwerkt en geborgen moet kunnen worden. Onze eigen doelstelling gaat uit van het bergen van minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag, waarvoor bij de gangbare grondslag in Utrecht 15 mm ofwel bij een perceel van 100 m^2 1.500 liter water geborgen moet worden.

Wij hebben de afgelopen jaren in diverse herinrichtings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd de hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Zeker bij herinrichtingen en bij kleinschalige nieuwbouw op inbreidingslocaties is deze eis ruimtelijk zeer lastig in te passen. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren. Wij hebben dit ook steeds aangegeven bij het tot stand komen van de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” en dit is ook één van de redenen dat wij deze afspraken nog niet ondertekend hebben.

Gezien het voorafgaande hebben wij besloten om onze eigen waterbergingsdoelstelling in de Visie Water en Riolering te handhaven. Wel hebben wij de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij een

aanzienlijke toename van het verhard oppervlak. We werken graag met u samen om te bepalen in welke situaties het opleggen van een hogere eis noodzakelijk is en hoe we deze eis uitwerken in handhaafbare omgevingsplanregels.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Postbus 550
3990 GJ HOUTEN

Behandeld door	E.W. Rebergen	**Datum**	
Doorkiesnummer	030 - 28 64332	**Ons zaaknummer**	8877404
E-mail	e.rebergen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht
Bijlage(n)	Reactienota Visie Water en Riolering		
Uw kenmerk	1795622	**Verzonden**	
Uw brief van	22 juli 2021	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Wij danken u voor uw inspraakreactie op de Visie Water en Riolering Utrecht die wij met belangstelling hebben gelezen. Wij zijn blij dat u vindt dat de visie duidelijk de ambities en uitdagingen weergeeft voor het thema water in de gemeente en danken u voor uw complimenten. U heeft echter ook een achttal punten waarop u graag verheldering of aanvulling ziet. Hieronder behandelen wij die puntsgewijs.

1. Afkoppelen verhard oppervlak
   U vraagt ons om op te nemen dat het afkoppelen wordt uitgevoerd volgens het afkoppelschema uit het Regionale Afvalwaterketenbeleid om de oppervlaktewaterkwaliteit te waarborgen.
   Wij delen uw mening dat bij het afkoppelen de gevolgen voor de oppervlaktewaterkwaliteit meegewogen moeten worden. Daarom hebben we bij Beleidskeuze 3: "Bij vervanging is het scheiden van afvalwater en hemelwater het uitgangspunt" als extra criterium toegevoegd dat "Het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is." Verder hebben we bij onze voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater toegevoegd dat "infiltratie ook de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater heeft vanwege de zuiverende werking van de bodem". Wij gaan ervan uit hiermee de hoofdlijn uit het afkoppelschema te hebben weergegeven. Een directe verwijzing naar het Regionale Afvalwaterketenbeleid vinden wij niet gepast, omdat dit beleid nooit bestuurlijk is vastgesteld door de deelnemende partijen aan de regionale samenwerking.

2. Omgaan foutieve aansluitingen vuilwater op hemelwaterstelsels
   U vraagt ons om in de visie aan te geven hoe wij voorkomen dat vuilwater als gevolg van foutieve aansluitingen via het hemelwaterstelsel het oppervlaktewater kan vervuilen.
   Wij zijn van mening dat we dit via onze voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater voldoende hebben geborgd, waarbij we kiezen voor infiltratie voor directe lozing op oppervlaktewater. Wij hebben de tekst in de visie, behalve wat we bij punt 1 aangeven, verder niet

aangepast. Daarnaast leren eerdere onderzoeken naar foutieve aansluitingen in onze gemeente dat deze problematiek zeer gering is. Mocht u toch merken dat de oppervlaktewaterkwaliteit negatief beïnvloed wordt door hemelwaterlozingen, dan zijn wij altijd bereid om samen met u de oorzaak te onderzoeken en foutieve lozingen te verhelpen.

3. Relining versus vervanging
   U vraagt ons in de Visie aan te geven hoe wij aankijken tegen levensduurverlenging van riolen door relining versus het vervangen van riolen.
   U heeft gelijk dat dit onderwerp ontbreekt in de visie. Wij hebben daarom in de tekst onder beleidskeuze 1 "We verhogen de jaarlijkse vervangingsopgave van de riolering" de volgende tekst toegevoegd: "Onder vervangen verstaan we ook het handhaven en verstevigen en renoveren van de bestaande buis zodat deze weer minimaal 70 jaar meekan. Dit noemen we relinen. De keuze om te kiezen voor relinen in plaats van vervangen hangt af van een groot aantal factoren, zoals de ligging en toestand van het bestaande riool, mate van overlast bij vervanging en het verschil in kosten en is altijd een maatwerkafweging".

4. Ambitie wateroverlast voorkomen in relatie tot vervangingsopgave
   U geeft aan dat uit de visie nog onvoldoende blijkt of de genoemde ambities om wateroverlast te voorkomen overal gehaald worden met (enkel) de voorgestelde vervangingsopgave.
   Het klopt dat wij in de visie nog niet aangeven of wij via de vervangingsopgave en andere herinrichtingen de doelstellingen om wateroverlast te voorkomen overal geen realiseren. Dit is omdat we nog niet weten of alle locaties die nu uit de stresstest als kwetsbaar naar voren komen ook daadwerkelijk kwetsbaar zijn. Het kan namelijk ook zijn dat het gehanteerde model in de stresstest fouten bevat. Daarom hebben we bij Beleidskeuze 10: "Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag pakken we met spoed op" ook aangegeven dat we "Conform de visie Klimaatadaptatie potentiële knelpuntlocaties de komende jaren eerst nader onderzoeken. Afhankelijk van de bevindingen wordt een aanpak uitgewerkt in het programma Water en Riolering." Wij vinden dat we uw vraag in de visie hiermee voldoende hebben beantwoord en hebben de tekst verder niet aangepast.

5. Concrete ambities waterberging
   U geeft aan dat u in de visie graag concrete ambities voor waterberging bij nieuwbouw en herstructurering benoemd wil zien, bij voorkeur uit te drukken in mm waterberging. Daarbij adviseert u een minimale ondergrens (15mm bij herstructurering en 45 mm bij nieuwbouw) en een ambitie (40mm -70 mm) te formuleren. Dit in navolging van de afspraken klimaatadaptief bouwen, die recent zijn opgesteld binnen de Provincie Utrecht.
   De Visie bevat wel degelijk een concrete doelstelling voor waterberging bij zowel herstructurering als nieuwbouw, te weten 15 mm ofwel 15 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding bij de gangbare bodemopbouw in de gemeente Utrecht.

   Wij hebben de afgelopen jaren in diverse herstructurerings- en nieuwbouwprojecten geprobeerd een hogere hoge waterbergingseis te realiseren. Wij constateren daarbij dat dit ruimtelijk forse consequenties heeft en daarbij tot aanzienlijk hogere investeringskosten leidt. Zeker bij herinrichtingen en bij kleinschalige nieuwbouw op inbreidingslocaties is deze eis ruimtelijk zeer lastig in te passen. Daarnaast zijn wij van mening dat het in hoog stedelijk gebied vaak doelmatiger en robuuster is om de extra waterberging te concentreren in robuuste groen- of oppervlaktewaterstructuren. Wij hebben dit ook steeds aangegeven bij het tot stand komen van

de “Afspraken Klimaatadaptief Bouwen” en dit is ook één van de redenen dat wij deze afspraken nog niet ondertekend hebben.

Gezien het voorafgaande hebben wij besloten om onze eigen waterbergingsdoelstelling in de Visie Water en Riolering te handhaven. Wel hebben wij de mogelijkheid toegevoegd dat we in specifiek aan te wijzen locaties een hogere waterbergingseis kunnen opleggen en dat dit in elk geval geldt bij een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak. We werken graag met u samen om te bepalen in welke situaties het opleggen van een hogere eis noodzakelijk is en hoe we deze eis uitwerken in handhaafbare omgevingsplanregels.

6. Invloed fluctuatie grondwaterstand
   U geeft aan dat het handelingsperspectief van de overheid (waterschap en gemeente) om de grondwaterstand binnen een bepaalde bandbreedte te laten fluctueren beperkt is en dat het wenselijk is dit ook te benoemen in de visie en te communiceren richting inwoners, die te maken hebben met grondwaterproblematiek.
   Wij delen uw mening dat waterschap en gemeente niet alle grondwateroverlastproblemen kunnen oplossen. Daarom spreken wij in de visie ook nadrukkelijk van een inspanningsverplichting en geven wij aan in welke situaties wij wel en niet in actie komen. Wij vinden dat wij hiermee de beperkingen van gemeente en waterschap voldoende hebben benoemd en zien geen reden om de tekst op dit punt aan te passen.

7. Nieuwe sanitatie
   In de visie ontbreekt nog hoe de gemeente aankijkt tegen het aspect van decentrale of 'nieuwe sanitatie' mede in het licht van verduurzamen & circulariteit.
   Wij delen uw mening dat dit punt ten onrechte niet wordt benoemd. Wij hebben de tekst in paragraaf 5.1 over de inzameling van afvalwater aangevuld. Hierbij hebben we aangegeven dat wij op dit moment binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering als meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen. Bij grotere nieuwbouwlocaties buiten de bestaande bebouwde kom, zoals mogelijk Rijnenburg, zien wij die mogelijkheden daarentegen wel.

8. Toekomstige afvoer van vuil water naar de zuivering
   U stelt voor de te verwachten afvoer van vuilwater naar de zuivering in de toekomst de komende tijd verder te onderzoeken en op basis van de uitkomsten het in 2014 gesloten afvalwaterakkoord tussen gemeente en waterschap te actualiseren.
   Wij maken graag gebruik van dit aanbod. In paragraaf 3.2 over de Groei van de Stad hebben wij al aangegeven hoe wij verwachten dat het aanbod huishoudelijk afvalwater zich tot 2040 zal ontwikkelen. Wij voorzien een toename van circa 30% als gevolg van de groei van het aantal inwoners van de stad, die vooral gevolgen heeft voor de zuivering aan de Brailledreef.
   We hebben hier de afgelopen jaren al samen verkend of de zuivering in de toekomst naar een andere locatie verplaatst kan worden en gaan graag ook met u in gesprek over wat er nodig is in de tussenliggende periode om een goede zuivering van het afvalwater te kunnen garanderen.

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zien uit naar een goede voortzetting van onze samenwerking.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Visie

Water en Riolering Utrecht



Zo houden we het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen!

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
waterenriolering

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 7
- Aanleiding 8
- Juridisch kader 8
- Proces 10
- Leeswijzer 11

2. Het Utrechtse watersysteem 12
- Het afvalwatersysteem 13
- Het hemelwatersysteem 15
- Het grondwatersysteem 16
- Het oppervlaktewatersysteem 17

3. De opgave 19
- Vervangingsopgave 20
- Groei van de stad 21
- Een klimaatbestendige stad 22
- Een circulair water- en rioleringssysteem 23
- Een CO_2 arm water- en rioleringssysteem 23
- Een gezonde waterkwaliteit 24
- Klaar voor de Omgevingswet 26

4. Onze ambitie 27

5. Beleidskeuzes 29
- Afvalwater 30
- Hemelwater 34
- Structurele grondwateroverlast 41
- Oppervlaktewater 44

6. Financiële strategie 49
- Kostentoerekening 50
- Omgaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen 51
- Kostenontwikkeling 52
- Kostendekking 53

BIJLAGEN 57
- Bijlage 1: Systeemkaarten 58
- Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050 62
- Bijlage 3: Kaarten wateroverlast 63
- Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak 65
- Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit 66

Voorwoord

Elk jaar valt er bijna 100 miljard liter regenwater binnen onze gemeentegrenzen. Daarnaast stromen grote hoeveelheden water via rivieren, kanalen en sloten onze gemeente binnen. Al dat water is belangrijk voor onze stad en daarom is het ook belangrijk hoe we ermee omgaan. Zeker nu klimaatverandering zorgt voor vele uitdagingen. Zo willen we wateroverlast door zware regen voorkomen, natte periodes benutten om de droge tijden goed door te komen en het water gezond houden voor bodem, planten én veilige recreatie van Utrechters in, op en aan het water.

Utrecht klaar voor zware regen en droogte

De stad aanpassen aan het veranderende klimaat is een enorm belangrijke opgave. Hoe gaan we dat aanpakken? Onder andere door anders om te gaan met regenwater en de riolering anders in te richten. De komende 30 jaar is 35 tot 40% van de riolering toe aan vervanging. Dat is een mooie kans om het schone regenwater voortaan niet meer onnodig af te voeren naar de rioolwaterzuivering, maar om het vast te houden en nuttig te gebruiken in huis, tuin en openbare ruimte. Hiermee houden we voldoende water vast voor droge periodes, besparen we op kostbaar drinkwater en voorkomen we dat de riolering en de zuivering overbelast raken bij hevige neerslag. Daarnaast is de rioolvervanging een mooie kans om de openbare ruimte, die toch open moet voor de riolering, tegelijk te vernieuwen en te vergroenen. Want hoe meer groen, hoe beter we regenwater kunnen opvangen en vasthouden.

Anders omgaan met regenwater is niet alleen een opgave van de gemeente. Dat moeten we samen met alle inwoners en bedrijven doen. Zo'n 60% van de grond in Utrecht is van hen. Als iedereen zijn steentje bijdraagt – of eigenlijk juist wat steentjes wegdraagt –geven we regen de ruimte. Minder regenwater in het riool en meer regenwater in de bodem, dat is wat we willen. De komende jaren gaan we dat nog actiever stimuleren via onze campagne 'Geef regen de ruimte' vanuit Waterproof030 en via subsidieregelingen zoals onze groene dakensubsidie.

Gezond water in Utrecht

Samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat zetten we ons in om de kwaliteit van het water goed te houden, zodat het geschikt is en blijft voor planten en dieren en voor recreatie zoals zwemmen. Ook dit is een grote opgave, omdat een warmer klimaat invloed heeft op de waterkwaliteit. Gelukkig krijgen we hierbij hulp van tientallen inwoners, die regelmatig de kwaliteit van het water in hun buurt meten en aan ons doorgeven of helpen om oevers en sloten beter in te richten. Ik ben trots op hun inzet en alles dat we samen al doen!



Kees Diepeveen
Wethouder wonen, Merwedekanaalzone,
openbare ruimte en versnelling Overvecht



Een blik vanuit Park Watertoren richting de Moezeldreef

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Deze Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. De visie is hiermee onderdeel van de gemeentelijke Omgevingsvisie voor het thema water en riolering. Bij de visie hoort een Programma Water en Riolering, waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en financiering voor de komende vijf jaar worden vastgelegd. Met de indeling in een visie en een programma voldoen we aan de eisen van de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 ingaat.

De Visie Water en Riolering vormt samen met het Programma Water en Riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. Deze wettelijke verplichting verdwijnt met de invoering van de Omgevingswet.

Wat willen we bereiken

Utrecht wil een gezonde stad zijn voor iedereen. Voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht betekent dit dat we streven om het systeem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. Daarbij willen we dat iedereen hiervan profiteert en hieraan bijdraagt.

Het opwarmende klimaat stelt ons voor twee belangrijke opgaven. Enerzijds willen we het verder opwarmen van het klimaat zoveel mogelijk voorkomen. Dit moeten we doen door de kringlopen voor water, materiaal en energie zoveel mogelijk te sluiten. Anderzijds moeten we ons water- en rioleringssysteem aanpassen aan het opwarmende klimaat, met vaker extreem weer zoals hevige neerslag en langdurige droogte. Dit doen we in een snelgroeiende stad, wat vraagt dat we zoveel mogelijk functies combineren en de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. En omdat de toekomst nog onzeker is, moeten onze systemen flexibel zijn om ze aan te kunnen passen aan de eisen en wensen van morgen.

Vervangingsopgave riolering kans om toekomstbestendig te worden

Het meeste afval- en hemelwater voeren we op dit moment af via de riolering, een grotendeels ondergronds buizenstelsel van 1.300 km lang, met een vervangingswaarde van bijna 2 miljard euro. De komende 30 jaar gaan we bijna 500 km riolering vervangen. Dit is alle riolering die tegen die tijd meer dan 70 jaar oud is. Dit gaan we in de komende 15 jaar in een steeds hoger tempo doen. Van 5 km per jaar in 2020 naar 18 km per jaar in 2035. Dat tempo houden we daarna aan. Deze sterke toename van de vervangingsinspanning is nodig, omdat er vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw veel meer riolering is aangelegd dan in de oorlogsjaren.

De vervangingsopgave is niet alleen een kostenpost, maar ook een grote kans om het rioleringssysteem toekomstbestendig te maken en een bijdrage te leveren aan andere maatschappelijke opgaven, zoals het klimaatbestendiger, verkeersveiliger, groener en meer natuurinclusief maken van de openbare ruimte. Dit doen we door:

- Bij de rioolvervanging zoveel mogelijk werk met werk te maken en een belangrijke impuls te geven aan het opknappen en waar nodig herinrichten van de openbare ruimte (het principe van ontwikkelend beheer);
- De riolen waar afvalwater en hemelwater nog via dezelfde buis worden afgevoerd naar de rioolwaterzuivering te splitsen in een vuilwater- en een hemelwaterriool. Het hemelwater is relatief schoon en hoeft helemaal niet naar de rioolwaterzuivering. Daarnaast hebben we al het hemelwater ontzettend hard nodig om in de toekomst het groen in de stad in droge periodes van voldoende water te kunnen voorzien. Met deze maatregel verminderen we de afvoer naar de zuivering en ontlasten we het bestaande rioleringssysteem. Hierdoor ontstaat ruimte in ons rioleringssysteem voor het extra afvalwater als gevolg van de groei van de stad. Het verminderen van de hoeveelheid regenwater die samen met afvalwater wordt afgevoerd, zorgt er ook voor dat de riooloverstorten bij extreme neerslag minder vaak gaan werken. Dat is goed voor de waterkwaliteit.
- Het hemelwater dat we loskoppelen voortaan vast te houden en te verwerken via de voorkeursvolgorde: 1) vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2) op maaiveld infiltreren 3) ondergronds infiltreren 4) afvoeren naar oppervlaktewater 5) afvoeren naar de rioolwaterzuivering. Hiermee houden we regenwater zoveel mogelijk vast waar het valt, verminderen we de kans op droogteschade, ontlasten we het oppervlaktewatersysteem en zorgen we voor een toekomstbestendig hemelwatersysteem.
- Bij de rioolvervanging zoveel mogelijk niet functionele verharding weg te halen en te vervangen door bomen en ander groen.

Hiermee geven we invulling aan de doelstellingen uit de Visie Klimaatadaptatie voor wateroverlast en droogte en aan de doelstellingen voor een groene en toekomstbestendige stad, zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

Stimuleren en sturen initiatieven van derden

Naast het toekomstbestendig uitvoeren van onze eigen rioolvervangingen blijven we, via een financiële bijdrage, het klimaatbestendig herinrichten van andere projecten in de openbare ruimte stimuleren. Voor nieuw- en grootschalige verbouwing werken we nieuwe omgevingsplanregels uit, zodat we naast het scheiden van afval- en hemelwater voortaan ook het vasthouden van een minimale hoeveelheid hemelwater op eigen kavel of binnen een bouwplan kunnen verplichten.
Bij bestaande bouw intensiveren we onze stimuleringsaanpak via bewustwordingscampagnes zoals Waterproof030 en subsidieregelingen. Zo werken we naast de subsidieregeling groene daken een nieuwe subsidieregeling uit voor het watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed. Daarnaast werken we regels uit om bij rioolvervangingen eigenaren te kunnen verplichten om mee te werken als wij hun regenpijp aan de voorzijde van de woning willen aansluiten op een nieuw hemelwaterriool.

Grondwateroverlast

We blijven ons als eerste aanspreekpunt voor bewoners inspannen om schade als gevolg van te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte te verminderen. Nieuw is dat we ons voortaan ook inspannen om schade door te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te voorkomen. We hanteren hiervoor representatieve hoogste en laagste grondwaterstanden voor bebouwd gebied. We spannen ons samen met de waterschappen in om de grondwaterstanden binnen deze bandbreedte te laten fluctueren. We verwachten van iedereen dat ze bij nieuwe ontwikkelingen zo bouwen en inrichten dat gebouwen en het terrein bestand zijn tegen zowel hoge als lage grondwaterstanden.

Oppervlaktewater

Samen met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) streven we nieuwe, ambitieuzere en gedifferentieerde ecologische ambities na voor het oppervlaktewater in de stad. We willen in overeenstemming met de Kaderrichtlijn Water deze ambities uiterlijk in 2027 realiseren. Deze opgave is niet eenvoudig, omdat het opwarmende klimaat over het algemeen een negatief effect heeft op de waterkwaliteit. Samen met HDSR werken we hiervoor een maatregelenprogramma uit.

Naast de ecologische doelstellingen spannen we ons in om op de langere termijn overal de bacteriologische doelstellingen te halen die vereist zijn voor zwemwater. Hiermee willen we bereiken dat de bacteriologische kwaliteit nergens een belemmering vormt bij de afweging om veilig te kunnen zwemmen. Dit doen we door bij rioolvervanging de vuilwater- en hemelwaterstroom te scheiden waar dat nu nog niet het geval is. Hierdoor raken rioolstelsel en rioolwaterzuivering bij extreme neerslag niet meer overbelast, waardoor bij extreme neerslag via riooloverstorten geen verdund afvalwater meer op het oppervlaktewater wordt geloosd.

Financiële strategie

Het vervangen van bijna 500 km riolering in de komende 30 jaar in combinatie met het klimaatbestendig en circulair maken kost bijna 1 miljard euro. Ongeveer een kwart van dit bedrag is nodig voor de gewenste ombouw van een gecombineerd naar een gescheiden systeem en het stimuleren en subsidiëren van derden. Dit is veel geld, maar gezien de grote maatschappelijke opgaves waarvoor we staan en de kansen die de transitie biedt vinden wij dit absoluut noodzakelijk.

We verwachten dat deze aanpak leidt tot een jaarlijkse kostenstijging van 2 à 4% (exclusief inflatie). Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt, is de jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat dit beperkt blijft tot 1,5 à 2,5 % (exclusief inflatiecorrectie).

Na vaststelling van de visie starten wij een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing, die beter aansluit bij het uitgangspunt van de vervuiler betaalt voor het lozen van afvalwater en het uitgangspunt voor klimaatbestendigheid voor het lozen van hemel- en grondwater.



1

Inleiding

Utrecht is nauw verbonden met water. Zo zorgde de afdamming van de Kromme Rijn ervoor dat Utrecht in 1122 Stadsrechten kreeg en bepalen de grachten en kanalen het typerende Utrechtse karakter. Elke dag vinden diverse waterstromen hun weg door de stad via verhard oppervlak, groen, riolering, bodem en sloten en kanalen. Deze visie beschrijft hoe we met deze stromen omgaan en welke doelen we daarbij nastreven. De visie vormt daarmee de gemeentelijke visie op water en riolering in de Omgevingsvisie van Utrecht.

Foto: Een blik vanaf de Langerakbaan naar het Klifrakplantsoen

1.1 Aanleiding

Elk jaar valt er tussen de 80 en 90 miljard liter hemelwater op het oppervlak van de gemeente Utrecht. Daarnaast produceren bewoners en bedrijven in de gemeente Utrecht jaarlijks ruim 18 miljard liter huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater. Dit zijn circa 7.200 volle 50 meter zwembaden. Ook stroomt jaarlijks circa 200 miljard liter water via de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal de gemeente Utrecht in. Twee derde verlaat de gemeente weer via de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal, een derde wordt gebruikt om het grondwater in de stad aan te vullen of de vijvers en sloten in Utrecht van water te voorzien. Al deze waterstromen moeten in goede banen worden geleid, zonder dat schade en overlast optreedt voor mensen, planten en dieren. Vies afvalwater wordt gezuiverd en schoon hemelwater wordt bij voorkeur nuttig gebruikt en vastgehouden in de stad. Het grond- en oppervlaktewaterpeil fluctueert binnen bepaalde bandbreedtes en de waterkwaliteit moet geschikt zijn en blijven voor planten, dieren, recreatie, drinkwaterwinning en andere functies waarvoor het bedoeld is.

Het waterbeheer is een taak waar diverse partijen bij betrokken zijn. De Rijksoverheid voor de wateren met nationaal belang zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, de waterschappen voor het zuiveren van afvalwater en het beheer van het regionale grond- en oppervlaktewatersysteem en het drinkwaterbedrijf Vitens voor het bereiden en aanleveren van schoon drinkwater. De provincie kent de functies toe aan de regionale wateren, beheert het diepere grondwatersysteem en waarborgt de veiligheid op de officiële zwemwaterlocaties.

Ook de gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. Deze visie bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze taken. De visie is samen met het Programma Water en Riolering de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019, wat hiermee komt te vervallen.

1.2 Juridisch kader

Wettelijke zorgplichten

Gemeenten hebben in de wet drie specifieke zorgplichten op het gebied van water toegewezen gekregen, te weten:

1. De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Nu vastgelegd in artikel 10.33 van de Wet Milieubeheer, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.
2. De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Nu vastgelegd in artikel 3.5 van de Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.
3. De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Nu vastgelegd in artikel 3.6 van de Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet.

De zorgplichten zijn een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Dit betekent dat de gemeente niet afgerekend kan worden op het al dan niet behalen van het gewenste resultaat. In de wet is weinig vastgelegd over hoe invulling gegeven moet worden aan de zorgplicht, behalve dan dat de gemeente verplicht is dit in eigen beleid uit te werken. De gemeente heeft daarmee een grote vrijheid om de zorgplichten zelf in te vullen.

Naast de drie zorgplichten heeft de gemeente vanuit het Burgerlijk Wetboek een “zorgplicht” om de openbare ruimte veilig en bruikbaar te houden en de publieke gezondheid te waarborgen. Dit geldt dus voor alle voorzieningen die de gemeente gebruikt om invulling te geven aan de zorgplichten op het gebied van water. Het gaat hierbij om het ondergrondse rioleringssysteem, bestaande uit putten, buizen en pompen, maar ook om de bovengrondse voorzieningen zoals sloten, vijvers, greppels

of andere openbare ruimte die gebruikt wordt om regenwater af te voeren en te verwerken en de grondwaterstand te reguleren.

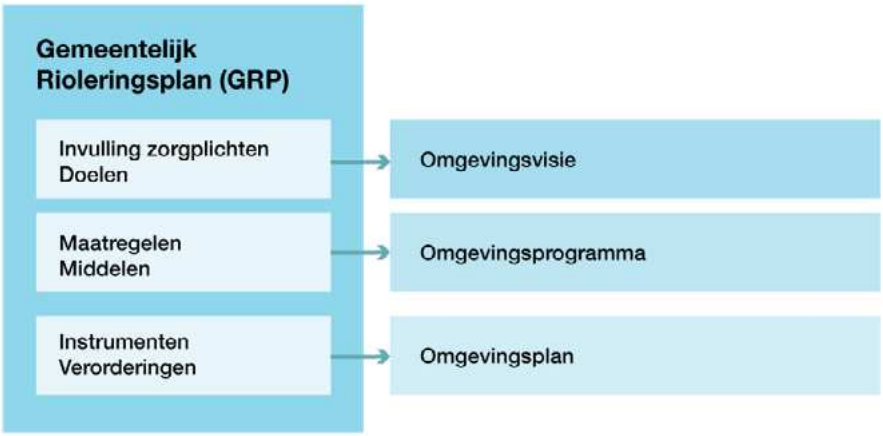
Om alle taken die voortkomen uit de drie zorgplichten op het gebied van water te kunnen financieren beschikt de gemeente over een aparte belasting, de rioolheffing (Gemeentewet artikel 228a).

Gemeentelijk Rioleringsplan en de Omgevingswet

Volgens artikel 4.22 van de Wet Milieubeheer moet elke gemeente een Gemeentelijk Rioleringsplan hebben waarin minimaal het volgende is opgenomen:

1. een overzicht van de in de gemeente aanwezige voorzieningen voor invulling van de zorgplichten.
2. een overzicht van de in de door het plan bestreken periode aan te leggen of te vervangen voorzieningen.
3. een overzicht van de wijze waarop de voorzieningen worden of zullen worden beheerd.
4. de gevolgen voor het milieu van de aanwezige voorzieningen en van de in het plan aangekondigde activiteiten.
5. een overzicht van de financiële gevolgen van de in het plan aangekondigde activiteiten.

De verplichting om een Gemeentelijk Rioleringsplan te hebben vervalt met de invoering van de Omgevingswet in 2022. Vanaf dat moment moeten beleid, maatregelen en middelen een plek krijgen in de gemeentelijke Omgevingsvisie, het omgevingsprogramma en het omgevingsplan.



Gemeentelijk Rioleringsplan en de Omgevingswet

Om die reden hebben we besloten nu geen nieuw Gemeentelijk Rioleringsplan ofwel Plan Gemeentelijke Watertaken meer op te stellen, maar het plan te splitsen in een aparte visie en een apart programma.

Deze Visie Water en Riolering vormt hiermee het gemeentelijke, thematisch water- en rioleringsbeleid in de gemeentelijke Omgevingsvisie. De visie krijgt geen specifieke looptijd, maar wordt aangepast als daar vanuit wijziging in wet en regelgeving of beleid aanleiding toe is. We kijken in deze visie vooruit tot 2050, het jaar dat ijkpunt is voor veel maatschappelijke opgaven, zoals klimaatadaptatie en een circulaire maatschappij.

Gelijktijdig met deze visie wordt het eerste Programma Water en Riolering vastgesteld. In dit programma beschrijven we de maatregelen voor de komende vijf jaar en de middelen die daarvoor nodig zijn. Het programma wordt vervolgens jaarlijks bij de Voorjaarsnota geactualiseerd en bestuurlijk vastgesteld en is daarmee tevens de onderbouwing van de gemeentelijke rioolheffing die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

Het Programma Water en Riolering geeft ook nadere invulling aan artikel 2 van de gemeentelijke Financiële verordening, waarin de verplichting tot een programmabegroting staat opgenomen. En aan de verplichting in artikel 17.2 van deze verordening dat ten minste eens in de vier jaar een Nota Rioleringsplan wordt voorgelegd aan de raad.

Een deel van het beleid in de visie wordt vertaald in regels die juridisch afdwingbaar zijn. We kiezen ervoor om geen gebruik meer te maken van de wettelijke bevoegdheid een hemel- en grondwaterverordening op te stellen, maar nemen deze regels meteen op in Omgevingsplanregels onder de Omgevingswet. Hiermee is de rechtszekerheid en de afstemming van deze regels met andere gemeentelijke regels in het fysieke domein en daarmee de handhaafbaarheid beter gewaarborgd.

Verhouding tot andere visies en ander waterbeleid

Deze Visie Water en Riolering gaat over de taken die voortkomen uit de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van water en riolering. De visie beperkt zich daarmee tot de taken die deels of volledig gefinancierd worden uit de gemeentelijke rioolheffing. Gevolg is dat het gebruik van het gemeentelijke water voor recreatie, wonen, vervoer, energie, planten en dieren etc. niet of beperkt aan de orde komt. Hiervoor wordt een aparte visie, de Visie Stadswater, opgesteld.

Naast de Visie Stadswater zijn er nog meer opgaven met bijbehorende visies die raken aan deze visie en uitgangspunten en ambities meegeven. De belangrijkste zijn:

- Het streven naar een klimaatbestendige stad (Visie Klimaatadaptatie Utrecht).
- Het streven naar een kwalitatief goede openbare ruimte (Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte).
- Het streven naar een beheerbare openbare ruimte (Nota Beheer Openbare Ruimte).
- Het Koersdocument voor de ontwikkeling van de stad (Ruimtelijke Strategie Utrecht).
- Het streven naar een gezonde leefomgeving (Nota “Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023”);
- Het streven naar een diervriendelijke openbare ruimte (Nota Dierenwelzijn);
- Het streven naar een toegankelijke openbare ruimte, (agenda “Utrecht voor iedereen toegankelijk”);
- Het gebruik van duurzame materialen, duurzaam opgewekte stroom etc., (Nota Utrecht Circulair 2020-2023).
- Het streven naar regie op de Ondergrond (De nog op te stellen Visie Ondergrond).

In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste opgaven uit deze visies beschreven die wij meenemen en implementeren in deze visie. Deze visie gaat niet in op het waterbeleid van andere overheden, zoals de Rijksoverheid, de provincie en de waterschappen. Zij leggen hun waterbeleid vast in eigen visies en/of plannen. Wel houden we in deze visie rekening met het beleid van deze overheden en stemmen ons beleid daarop af.

1.3 Proces

De gemeenteraad stelt de Visie Water en Riolering vast. Zowel de Wet Milieubeheer als de Omgevingswet vereisen betrokkenheid van gedeputeerde staten en water- en zuiveringsbeheerders bij het plan. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht zijn het bevoegd gezag met betrekking tot het nationale en regionale grond- en oppervlaktewatersysteem in de gemeente Utrecht. Daarnaast beheert Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden alle rioolwaterzuiveringen binnen de gemeente. Deze partijen zijn bij workshops in het voortraject betrokken en hebben een conceptversie en de inspraakversie van de visie ter commentaar ontvangen. Waar nodig zijn onderdelen van het plan met partijen besproken. De inspraakreacties zijn per reactiebrief beantwoord en hebben, indien aangegeven, geleid tot aanpassing van deze visie.

Ook alle bewoners en andere geïnteresseerden hebben de gelegenheid gehad om via de inspraakprocedure van 17 juni t/m 29 juli 2021 te reageren op de visie. Deze reacties zijn verwerkt in de reactienota en waar nodig in deze visie.

Bij het opstellen van deze visie is nauw samengewerkt met de opstellers van de gemeentelijke Visie Klimaatadaptatie. Hiermee is een integrale aanpak geborgd om de gemeente klimaatbestendig te maken. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met diverse andere gemeentelijke plannen, zoals het Groenstructuurplan, de Nota Volksgezondheid, de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Nota Beheer Openbare Ruimte.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken komen achtereenvolgens aan bod:

- Hoofdstuk 2: Een beschrijving van het Utrechtse watersysteem
- Hoofdstuk 3: De maatschappelijke opgaven waarmee rekening is gehouden.
- Hoofdstuk 4: Onze ambitie
- Hoofdstuk 5: De belangrijkste beleidskeuzes.
- Hoofdstuk 6: De financiële strategie om invulling te geven aan de visie en ambitie

De bijlagen geven een overzicht van het bestaande rioleringssysteem, de rioolvervangingskaart 2022 - 2050, kaarten met de belangrijkste opgaven voor wateroverlast en water vasthouden en de ambitiekaart voor de Utrechtse oppervlaktewaterkwaliteit.



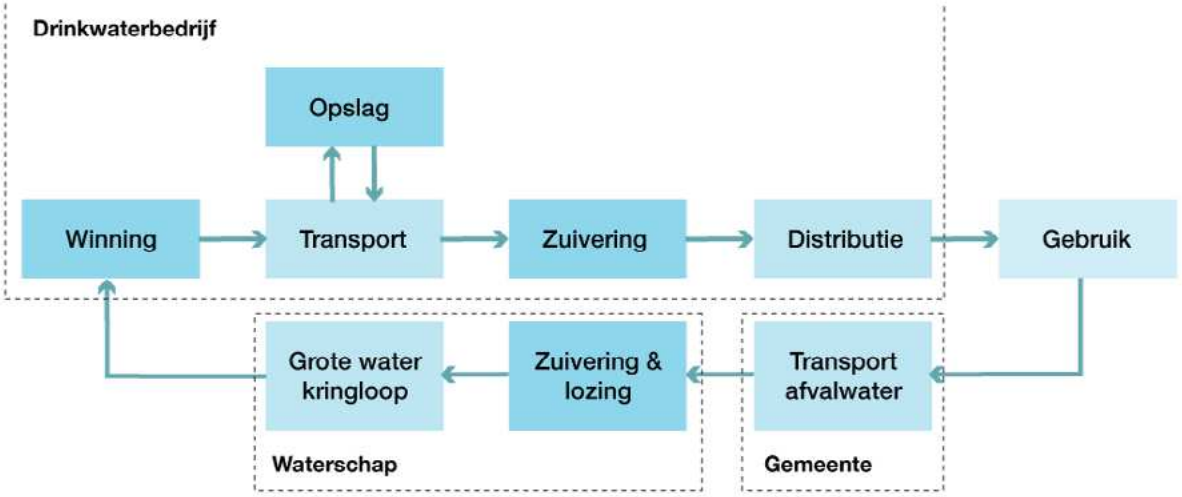
2

Het Utrechtse watersysteem

Het Utrechtse watersysteem is te verdelen in een afvalwatersysteem, een hemelwatersysteem, het grondwatersysteem en het oppervlaktewatersysteem. In onderstaande paragrafen gaan wij hier nader op in.

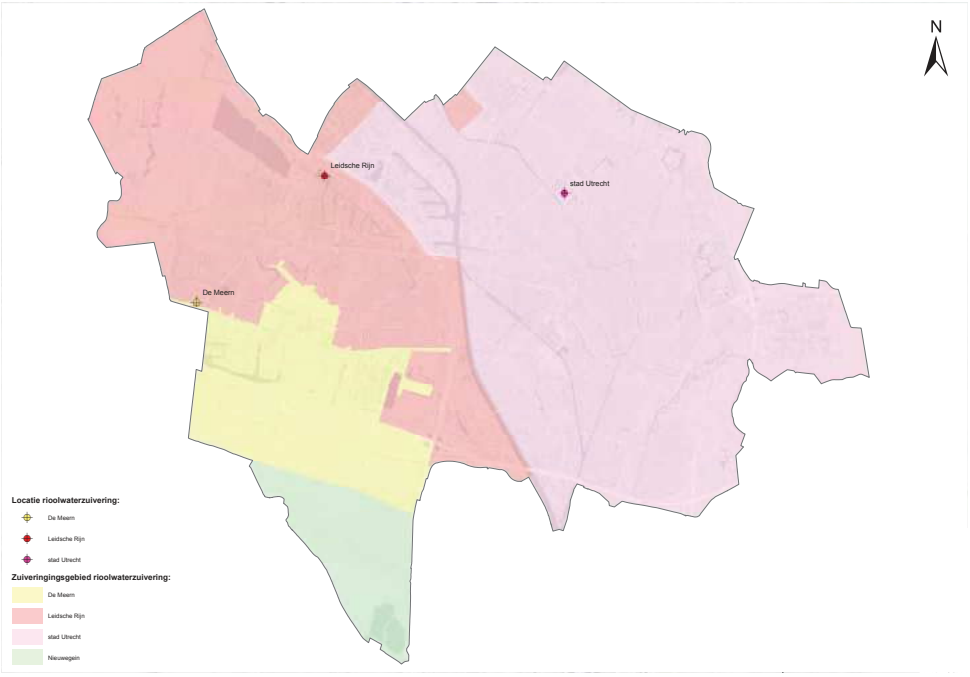
Foto: De pompenkelder van rioolgemaal Europaplein na renovatie

2.1 Het afvalwatersysteem



De drink- en afvalwatercyclus, ook wel waterketen genoemd

Bewoners en bedrijven in de gemeente Utrecht produceren jaarlijks ruim 18 miljard liter aan huishoudelijk en bedrijfsmatig afvalwater. Vanuit ruim 160.000 percelen wordt dit afvalwater geloosd op de openbare riolering van de gemeente. We transporteren het afvalwater vervolgens via ruim 900 km vrijverval riolering (riolering waarbij het water wordt getransporteerd door de zwaartekracht), bijna 700 rioolgemalen en pompunits en circa 150 km persleiding (riolering waarbij water wordt getranporteerd door het creëren van een kunstmatig drukverschil) en 10 eindgemalen (laatste gemaal voor zuivering) naar de drie rioolwaterwaterzuiveringsinrichtingen (rwzi's) binnen de gemeente Utrecht. Deze drie rwzi's staan aan de Brailledreef (voor de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en Lageweide), de Proostwetering (voor Leidsche Rijn en Vleuten) en de Zandweg (voor De Meern). Het afvalwater van een deel van de polder Rijnenburg wordt afgevoerd naar de rwzi van Nieuwegein. Van zes percelen buiten de bebouwde kom wordt het afvalwater niet afgevoerd naar een rwzi. Deze beschikken over eigen installaties voor de behandeling van afvalwater.



Zuiveringsgebieden met de locaties van de rioolwaterzuiveringen

De circa 18 miljard liter afvalwater die we jaarlijks inzamelen en afvoeren naar de rwzi's, wordt vermengd met 10-15 miljard liter hemel- en grondwater. Voor een groot deel is dit bewust en historisch zo gegroeid. Tot begin jaren negentig van de vorige eeuw werd hemelwater vanwege de mogelijke verontreinigingen deels of volledig naar de rwzi afgevoerd. Tot in de jaren zeventig zelfs via dezelfde buis als het afvalwater. We noemen een dergelijk riool een gemengd riool. Momenteel hebben we daar nog 626 km van in Utrecht. Op het gemengde riool was in 2019 nog 1.532 ha verhard oppervlak aangesloten.

	RWZI Utrecht	RWZI LR + Vleuten	RWZI De Meern	Totaal
Inwoners per 1-1-2019	260.724	66.477	20.467	347.668
Vuilwater inwoners 2019 (m3/jaar)	11,4 mln	2,9 mln	0,9 mln	15,2 mln
Vuilwater grote lozers 2019 (m3/jaar)	n.b.	n.b.	n.b.	3,1 mln
Verhard oppervlak op gemengd riool [ha]	1.418	61	54	1.532

Verdeling afvalwater over de rioolwaterzuiveringen

Hoewel het gemengde riool goedkoop is in aanleg en relatief weinig ruimte inneemt, heeft het een aantal nadelen. De belangrijkste zijn:

- Op jaarbasis gaat 90-95% van de ingezamelde neerslag naar de zuivering, terwijl dit relatief schoon water is wat meestal geen zuivering nodig heeft. Het transport en de zuivering kost geld en extra ruimte op het terrein van de zuivering en het zuiveringsproces wordt er minder efficiënt van.
- Als het hard regent kan het riool niet al het hemelwater verwerken. In dat geval wordt verdund afvalwater via overlopen, de zogenaamde overstorten, ongezuiverd geloosd op oppervlaktewater. In Utrecht hebben we 156 gemengde overstorten. Om de grootste overlast door vervuiling tegen te gaan zijn achter de belangrijkste overstorten 18 extra bassin aangebracht, de zogenaamde bergbezinkbassins. Hetzelfde gebeurt bij de rioolwaterzuiveringen. Ook daar kan bij een hevige bui niet al het water worden gezuiverd en wordt een dee ongezuiverd of beperkt gezuiverd rechtstreeks geloosd op oppervlaktewater.

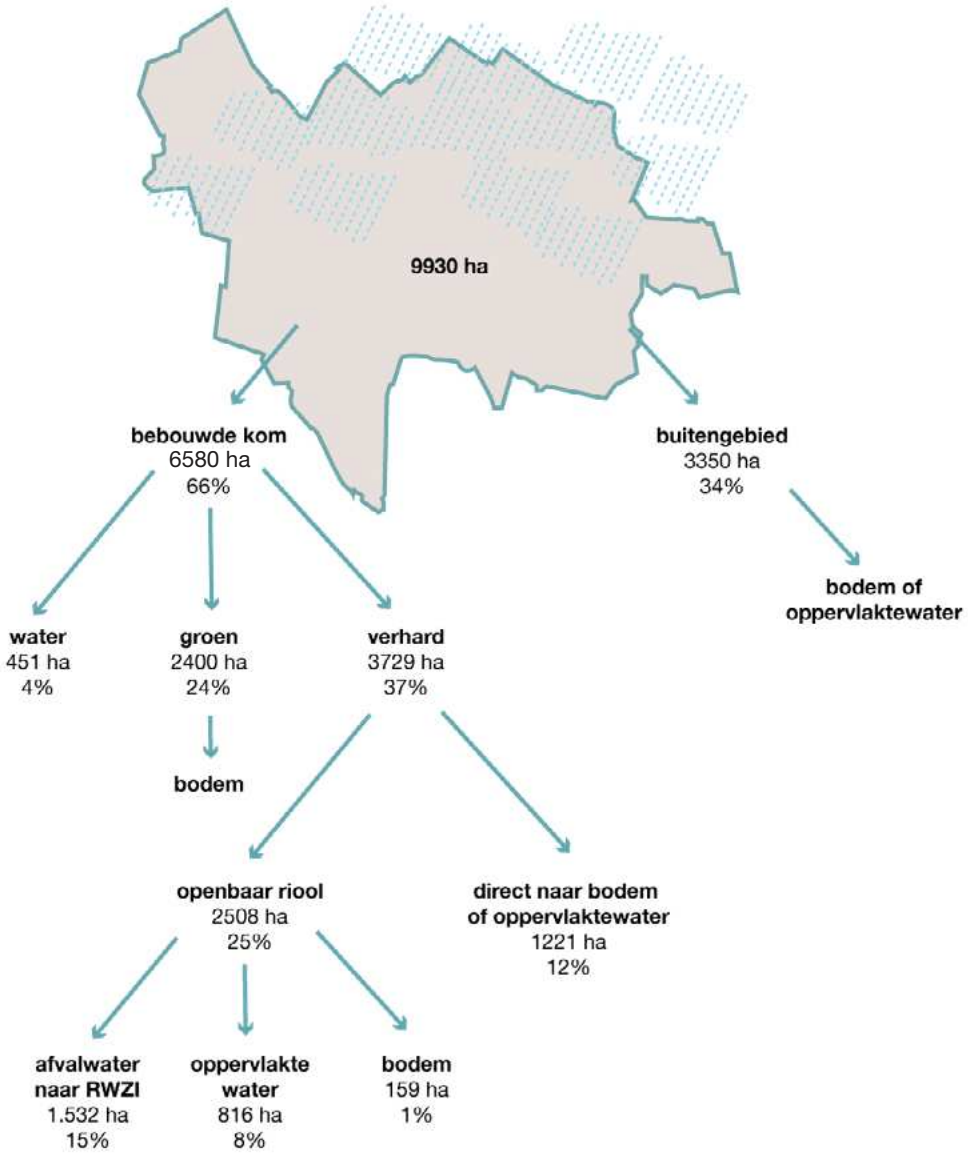
Vanwege deze nadelen gebruiken we vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw aparte buizen om afvalwater en hemelwater in te zamelen en af te voeren. Vanaf 1991 geldt voor nieuwbouw de verplichting om regenwater en afvalwater op perceelniveau apart in te zamelen, tenzij de nieuwbouw werd aangesloten op een gemengd openbaar riool. Vanaf 2012 moet bij nieuwbouw afvalwater en hemelwater in alle gevallen gescheiden ingezameld en aangeleverd worden op het openbare riool.

Naast het bewust ingezamelde hemelwater, wordt soms ook onbewust hemel-, grond- en oppervlaktewater afgevoerd naar de rwzi's. Dit zogenaamde rioolvreemde water kan komen door foutieve aansluitingen, lekkende rioolbuizen of oppervlaktewater wat bij de overstorten naar binnen lekt. In 2011 hebben we die laatste stroom sterk teruggebracht door diverse overstorten te verhogen.

2.2 Het hemelwatersysteem

Van de 9.930 ha gemeenteoppervlak behoort anno 2020 ongeveer tweederde (6.580 ha) tot de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom infiltreert vrijwel al het hemelwater rechtstreeks in de bodem of wordt direct geloosd op de aanwezige sloten. In principe zamelen we buiten de bebouwde kom geen hemelwater in om af te voeren naar de rwzi's.

Van het oppervlak binnen de bebouwde kom is anno 2020 bijna 57% ofwel 3.729 ha verhard. Bijna 7% is water (451 ha) en de resterende 36,5% (2.400 ha) is groen. Het hemelwater van 1.532 ha verharding binnen de bebouwde kom gaat via de gemengde riolen nog naar de rwzi's. Dit hemelwater wordt vervolgens na zuivering geloosd op de Vecht, de Leidsche Rijn of het Amsterdam-Rijnkanaal en verlaat de stad richting de Noordzee. Onze bodem en het groen hebben er dus geen profijt van. Het hemelwater van de resterende verharding binnen de bebouwde kom infiltreert (deels) boven- of ondergronds in de bodem via waterpasserende verharding, greppels of andere infiltratievoorzieningen of wordt via 375 km aan ondergrondse hemelwaterleidingen geïnfiltreerd of rechtstreeks geloosd op de sloten, vijvers, grachten en kanalen in de stad.

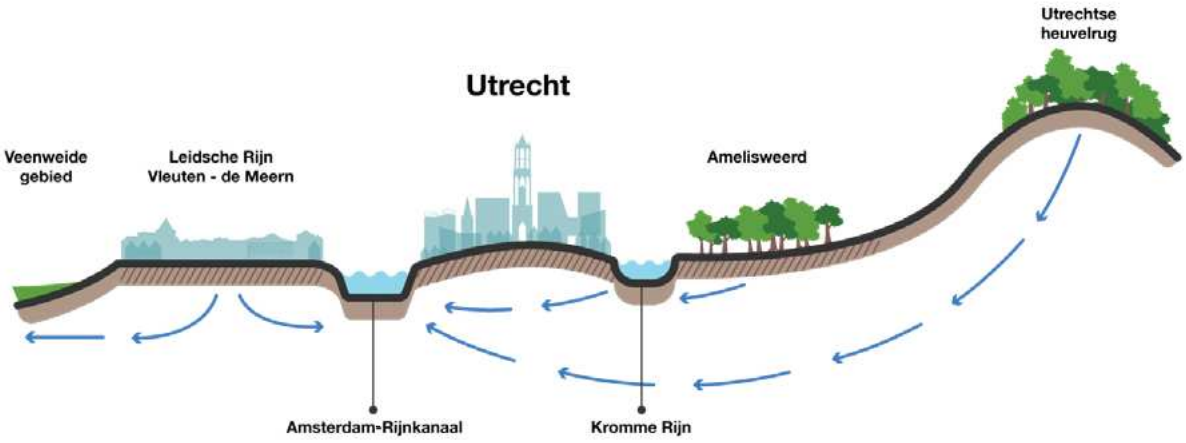


De verwerking van hemelwater in de gemeente Utrecht

2.3 Het grondwatersysteem

Utrecht ligt aan de westelijke voet van de Utrechtse heuvelrug. Omdat water van hoog naar laag stroomt, stroomt het diepere grondwater hierdoor hoofdzakelijk van oost naar west. Naast de diepere grondwaterstroming kent de stad ondiepe grondwaterstromingen. Die ondiepe grondwaterstromingen worden veroorzaakt door regenwater dat infiltreert in de stad. Maar ook een aanzienlijk deel van het Kromme Rijnwater dat de stad in stroomt infiltreert in de Binnenstad.

Het Amsterdam-Rijnkanaal fungeert als een grote drain voor de stad. Het diepere grondwater vanaf de Heuvelrug wat nog niet aan de oostrand van de stad naar boven is gekomen wordt voor een belangrijk deel afgevangen door het Amsterdam-Rijnkanaal en afgevoerd naar de Noordzee. Het resultaat is dat het grondwaterpeil in het grootste deel van de stad fluctueert tussen het niveau van de Kromme Rijn (NAP +0,58 m) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 m). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. De diep gelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen heeft bijvoorbeeld een grote invloed op de grondwaterstanden in het noordelijke deel van Overvecht



Dwarsdoorsnede van het grondwatersysteem in de gemeente Utrecht

Op de plekken waar nu of vroeger de Rijn gelopen heeft is in Utrecht klei afgezet. Deze kleilaag is op sommige plekken tot 4 meter dik. Onder de kleilaag ligt over het algemeen een goed doorlatend zandpakket met een dikte van 50-60 meter. Aan de west- en noordrand van de stad begint het veenweidegebied en is er naast klei in de bovenste lagen een veenlaag aanwezig. In het bebouwde deel van Utrecht is voor de bouw in meer of mindere mate bovenop de klei- of veenlaag een goed doorlatende zandlaag aangebracht variërend in dikte tussen enkele decimeters tot 1,5 meter. De dikte van deze zandlaag bepaalt over het algemeen of drainage nodig is om hoge grondwaterstanden te voorkomen. Anno 2021 ligt er in Utrecht 239 km aan drainage, waarvan het overgrote deel in Leidsche Rijn. Hier is over het algemeen bij de bouw veel minder opgehoogd dan in oudere stadsdelen als Kanaleneiland en Overvecht.

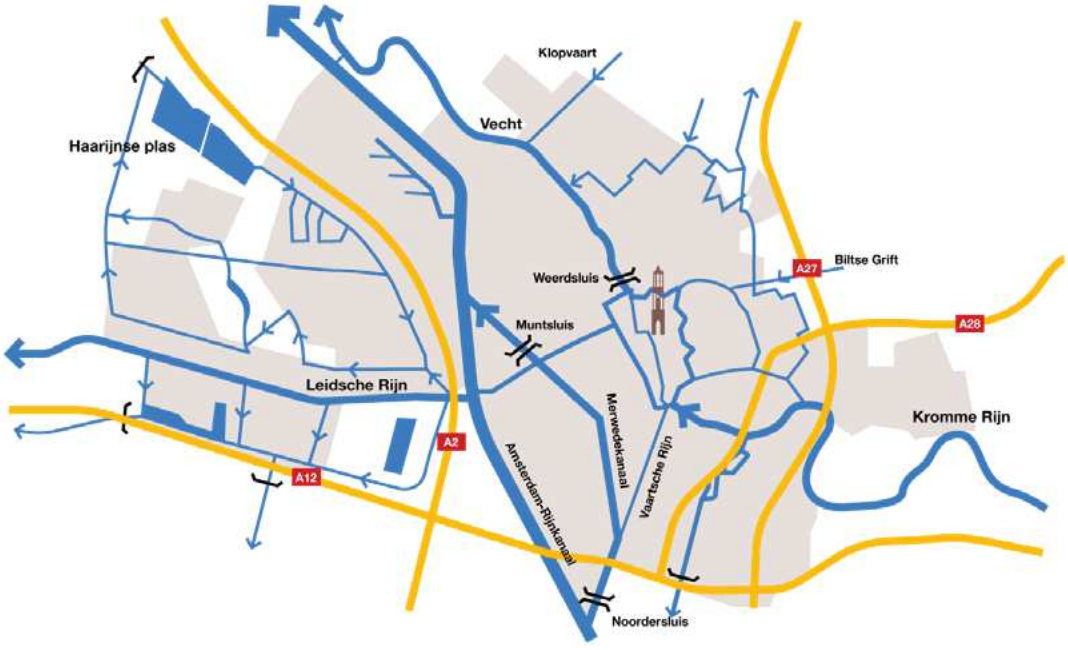
2.4 Het oppervlaktewatersysteem

Het oppervlaktewatersysteem in Utrecht is te verdelen in drie deelsystemen, die alle drie uiteindelijk gebruik maken van het Amsterdam-Rijnkanaal om het water af te voeren naar de Noordzee. Het eerste gebied ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt vrijwel volledig gevoed door de Kromme Rijn. Elke seconde komt via de Kromme Rijn 6.000 - 8.000 liter water de stad in. Dit water is relatief voedselrijk als gevolg van de landbouw in het Kromme Rijngebied en diverse rioolwaterzuiveringen die lozen op de Kromme Rijn. Het relatief voedselrijke water van de Kromme Rijn is daarmee een bepalende factor voor de kwaliteit van het water in dit deel van de stad.

Onder normale omstandigheden verlaat het water de stad weer via de Vecht. Bij hevige neerslag fungeert de Muntsluis bij Oog in Al als noodoverlaat richting het Amsterdam-Rijnkanaal. In die situaties moet heel veel water in korte tijd afgevoerd worden naar het Amsterdam- Rijnkanaal om te voorkomen dat de werven in de Binnenstad onder water komen te staan. Door de zeespiegelstijging wordt het in de toekomst steeds moeilijker om het water van het Amsterdam-Rijnkanaal via het Noordzeekanaal af te voeren naar de Noordzee. Mogelijk dat hierdoor de afvoer via de Muntsluis in de toekomst beperkt gaat worden. Lopend onderzoek zal dit uitwijzen.

Het tweede deelsysteem is het noordelijk deel van Leidsche Rijn. Dit systeem laat zich meer omschrijven als een infiltratie en circulatiesysteem. Het regenwater infiltreert in het gebied via ondiepe greppels, de zogenaamde wadi's en andere infiltratievoorzieningen. Het grondwater komt vervolgens weer naar boven op de laagste plekken, de Haarrijnseplas en de wijk Terwijde. Het oppervlaktewater wordt zoveel mogelijk binnen Leidsche Rijn vastgehouden en onder invloed van de zwaartekracht en een opvoergemaal gecirculeerd. Het systeem is zeer toekomstbestendig ontworpen, omdat er bij droogte nauwelijks water ingelaten hoeft te worden en bij zware regenval nauwelijks water afgevoerd hoeft te worden naar het Amsterdam-Rijnkanaal. De waterkwaliteit wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteit van de neerslag en het grondwater. Hierdoor is het water in dit systeem veel voedselarmer dan het water ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal waar de kwaliteit wordt bepaald door het Kromme Rijnwater.

Het derde systeem is het systeem rondom De Meern ten zuiden van de Leidsche Rijn en een deel van polder Rijnenburg. Dit systeem wordt op diverse plekken gevoed en doorgespoeld met water uit de Leidsche Rijn en daarmee het Amsterdam-Rijnkanaal.



Het oppervlaktewatersysteem in de gemeente Utrecht.

Tot voor kort werd het water ter hoogte van De Meern afgevoerd naar de polder Rijnenburg en vervolgens in westelijke richting. Vanaf 2021 ontzien we de polder Rijnenburg en gaat het water vanuit de plas Veldhuizen richting de polders bij Harmelen. Daar wordt het weer opgepompt naar de Leidsche Rijn en vervolgens weer afgevoerd naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Met deze aanpassing creëren we meer doorspoeling en daarmee een betere waterkwaliteit in de plas Veldhuizen en ontlasten we het watersysteem van Rijnenburg. Het water van het Amsterdam-Rijnkanaal water is minder voedselrijk dan dat van de Kromme Rijn, maar wel weer voedselrijker dan het door regen- en grondwater gevoede systeem in het noorden van Leidsche Rijn.

Naast deze drie grotere oppervlaktewatersystemen zijn vooral aan de noord- en oostkant van de stad diverse plekken waar sloten alleen gevoed worden door neerslag en kwelwater van de Utrechtse Heuvelrug. Op een aantal plaatsen zoals in Lunetten, is de kwel ijzerrijk, wat leidt tot troebel en bruingekleurd water. Maar op sommige plekken is de kwel helder en biedt het potentie voor flora en fauna die horen bij voedselarm water.

Het beheer en onderhoud van het Utrechtse oppervlaktewater is verdeeld over een groot aantal partijen. De kanalen met nationaal belang, het Amsterdam-Rijnkanaal en voorheen het Merwedekanaal, zijn in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat. De regionale en grotere wijkwateren in de stad zijn in beheer en onderhoud bij de waterschappen. Voor het grootste deel is dit Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Voor de Vecht en de Klopvaart is dit Waterschap Amstel, Gooi & Vecht. Het kleinere oppervlaktewater is meestal in onderhoud bij de gemeente. Maar ook (semi-)overheden als ProRail, Staatsbosbeheer, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en agrariërs hebben aanzienlijke hoeveelheden water in de gemeente in onderhoud. De gemeente Utrecht onderhoudt zelf 295 ha aan water, verdeeld over 246 km aan watergangen. Dit is ruim een derde van het wateroppervlak in de stad. Daarmee is Utrecht in de regio de gemeente met het meeste water in eigen onderhoud.



3

De opgave

Utrecht wil de komende jaren een stad blijven waar iedereen gezond stedelijk kan leven. Hiervoor moet de stad zich aanpassen aan belangrijke ontwikkelingen. Een aantal van deze ontwikkelingen betekenen forse opgaven voor het waterbeleid en -beheer van de stad. De belangrijkste zijn:

- Het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem via beheer, onderhoud en vervanging.
- De groei van de stad.
- Het realiseren van een klimaatbestendige stad.
- Het realiseren van een circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezond oppervlaktewatersysteem.

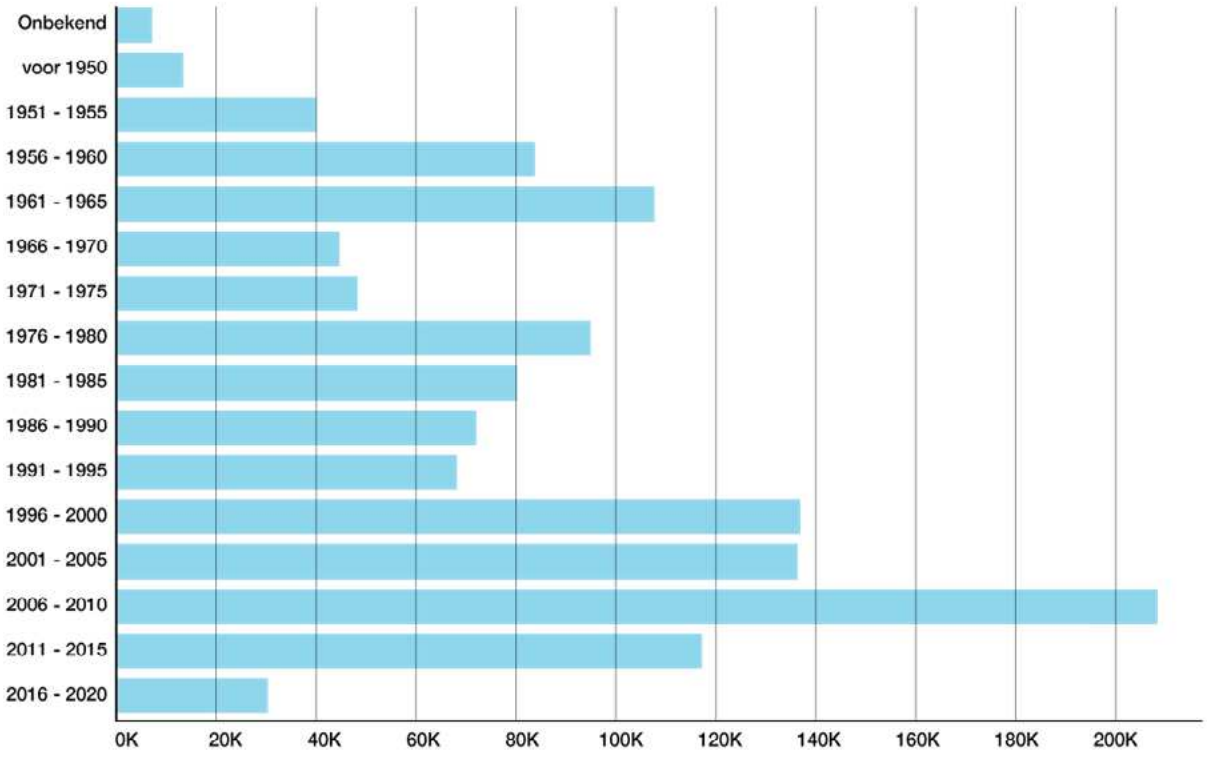
In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in. In hoofdstuk 4 en 5 en in het programma gaan we in op de vraag hoe we dat doen.

Foto: Aanleg van infiltratieriolen voor het bouwrijp maken van het Defensieterrein

3.1 Vervangingsopgave

Momenteel is het gemeentelijke hoofdrioolstelsel 1.292 km lang. Door de groei van de stad komt daar elk jaar rond de 20 km aan nieuwe riolering bij. Naast het hoofdrioolstelsel hebben we 41 km aan duikers (buisverbindingen tussen watergangen), 239 km aan drainageleidingen,149 km aan pers- en drukleidingen en 246 km aan watergangen in eigendom en beheer. De vervangingswaarde van dit systeem bedraagt bijna 2 miljard euro.

Het gemeentelijke rioleringssysteem is over het algemeen in goede staat. Zowel in het beheer en onderhoud van de hoofdriolering als dat van de watergangen is geen sprake van achterstallig onderhoud. De hoofdriolering in Utrecht gaat gemiddeld 70 jaar mee. De afgelopen jaren vervingen we vooral de riolering die voor de oorlog of in de oorlogsjaren was aangelegd. We konden volstaan met het jaarlijks vervangen van 5 km riolering om het gemeentelijk rioolstelsel op orde te houden. De komende jaren staan we voor de opgave om de riolering in de naoorlogse wijken te vervangen en te verbeteren. Omdat in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw veel meer riolering is aangelegd dan in de oorlogsjaren moeten we toewerken naar een jaarlijkse vervanging van 18 km (1.291 km/ 70 jaar), om de kwaliteit van de 1.291 km gemeentelijke vrijvervalriolering op niveau te kunnen houden.



Leeftijdsopbouw van het vrijverval rioolstelsel van de gemeente Utrecht.
De hoeveelheid riolering voor de periode 2016-2020 is nog niet compleet

Naast de vervangingsopgave van de hoofdriolering hebben we nog een aantal opgaven om de basis op orde te krijgen en te houden:

- Het meten en monitoren van de actuele toestand en functioneren van alle objecten en systemen. Dit vraagt om meetinstrumenten, meetmethodes en informatiesystemen om alle informatie op te slaan en te analyseren. En om nieuw type personeel om de informatie te genereren en te analyseren.
- Het reguliere onderhoud. De bestaande objecten en systemen hebben met regelmaat onderhoud nodig om te blijven functioneren. Dit reguliere onderhoud bestaat vooral uit reiniging en reparaties en hebben we vrijwel volledig uitbesteed aan marktpartijen. Denk hierbij aan he reinigen en repareren van rioolgemalen, straatkolken, huisaansluitingen en het maaien en schoonhouden van watergangen.
- Het groot onderhoud. Dit is ingrijpender onderhoud dat op een substantieel deel van een object wordt uitgevoerd. Bij water en riolering rekenen we alleen het baggeren van de watergangen tot het groot onderhoud, zodat ze weer aan de gewenste afmetingen voldoen en in staat zijn overtollig hemelwater af te voeren. Gemiddeld baggeren we onze watergangen eenmaal in de 8 jaar.

3.2 Groei van de stad

Veel mensen trekken naar Utrecht om hier te komen wonen en werken. Naar verwachting komen er tot 2040 60.000 woningen bij en groeit de stad van 350.000 inwoners in 2018 naar 455.000 inwoners in 2040 (MPR, 2021). Oude industriegebieden in de stad transformeren naar woon- en werkgebieden, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Hoewel er nog geen concrete plannen zijn voor de periode na 2040 gaan we er in deze visie van uit dat de stad in hetzelfde tempo zal doorgroeien.

In eerste instantie zorgt de groei van de stad voor een verdere toename van het verharde oppervlak. Dit komt door de laatste ontwikkellocaties van Leidsche Rijn. Daarna bieden de geplande binnenstedelijke ontwikkellocaties juist de mogelijkheid om verharding weg te halen en meer groene plekken in de stad te maken om elkaar te ontmoeten, te bewegen of te sporten. Met het vergroenen beperken we de piekafvoer van hemelwater in de stad en houden we het hemelwater vast waar het gevallen is.

De groei van de stad zorgt dat het aanbod aan afvalwater toeneemt. Dit geldt vooral voor de grote ontwikkelingsgebieden rondom het Merwedekanaal (Merwedekanaalzone en Beurskwartier) en heeft daarmee gevolgen voor de zuivering Utrecht. De capaciteit van het huidige afvalwatersysteem inclusief rioolwaterzuivering is echter begrensd. Om de groei aan te kunnen moet of de zuivering worden uitgebreid of moet de groei van het afvalwateraanbod gecompenseerd worden door vermindering van het aanbod aan hemelwater op de zuivering. De bouwopgave zorgt er voor dat in de ontwikkelgebieden de bestaande rioleringssystemen aangepast of vervangen moeten worden, wat de mogelijkheid biedt afvalwater en hemelwater van elkaar te scheiden en hemelwater lokaal te verwerken. De verwachte groei van het afvalwateraanbod voor de komende 20 jaar is weergegeven in onderstaande tabel en bedraagt ruim 30%.

Zuiveringsgebied	Groei aantal woningen 2020-2040	Groei aantal inwoners 2020-2040	Groei afvalwater [m3/jaar]
RWZI Utrecht	42.500	76.500	+ 3.4 miljoen (+29%)
RWZI Leidsche Rijn	16.000	28.500	+ 1,2 miljoen (+43%)
RWZI De Meern	1.500	2.500	+ 0,1miljoen (+12%)
Totaal	**60.000**	**107.500**	**+ 4.7 miljoen (+31%)**

Verwachte groei aanbod huishoudelijk afvalwater per rioolwaterzuivering van 2020 - 2040

Tot slot betekent de groei van de stad een toename van het recreatief gebruik van de openbare ruimte en daarmee ook op en in het water. Voorwaarde is dat we het water gezond houden met een goede waterkwaliteit. Mogelijk ook dat het recreatieve gebruik zorgt voor intensivering van het noodzakelijke onderhoud.

3.3 Een klimaatbestendige stad

Ons klimaat verandert. Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en meer kans op drogere zomers. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 overeen zal komen met het huidige klimaat in Bordeaux (Frankrijk) of Noord-Italië. De afgelopen jaren kregen we al een voorproefje met een hele droge zomer (2018) en extreem warme dagen (2019 en 2020). Daarnaast hadden we ook dagen met extreme neerslag (bijvoorbeeld 19 juni en 12 juli 2019). De winter 2017-2018 was daarentegen weer extreem nat.

In het bestuursakkoord Klimaatadaptatie uit 2018 hebben de overheden in Nederland afgesproken dat elke overheid uiterlijk in 2020 de gevolgen van dit extremere weer in beeld heeft gebracht via een klimaatstresstest en de ambities en aanpak heeft vastgelegd in beleid. Het resultaat van de klimaatstresstest van de gemeente Utrecht is hier te vinden.

De gemeentelijke opgave en aanpak staan beschreven in de Visie Klimaatadaptatie. De belangrijkste opgaven voor het thema water zijn:

- We spannen ons in dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
- We maken een stad waarvan de bodem als spons werkt. We houden minimaal 90% en bij voorkeur 100% van onze jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is.
- We spannen ons in om een minimale grondwaterstand te handhaven bij droogte
- We zorgen ervoor dat het oppervlaktewater gezond blijft.

De eerste twee opgaves zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 3 en 4. De opgave om wateroverlast te voorkomen zit verspreid over de hele stad. De opgave om 90% van het regenwater vast te houden zit grotendeels in de gebieden die voor 1970 zijn gebouwd en daarmee vooral in de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze opgave vertoont ruimtelijk een grote overlap met de rioolvervangingsopgave en ook met de vergroeningsopgave om klimaatadaptief te worden. De klimaatadaptatieopgave en de bijbehorende aanpak heeft hiermee grote gevolgen voor het gemeentelijke waterbeleid en de bijbehorende investeringen.



Een ondergelopen fietstunnel na hevige neerslag op 19 juni 2019 in Lunetten

3.4 Een circulair water- en rioleringssysteem

Een toekomstbestendig water- en rioleringssysteem betekent ook het sluiten van de kringlopen voor grondstoffen, water en energie. Dit houdt bijvoorbeeld in dat we reststoffen van onze rioleringsbuizen opnieuw inzetten als grondstof (gebeurt nu al) en eindige grondstofbronnen niet uitputten. Het rijksbeleid is om in 2050 alle grondstoffen te hergebruiken. Als gemeente hebben we ons ten doel gesteld dat per 2030 minimaal 50% van onze inkoop circulair is.

Om te komen tot een circulair water- en rioleringssysteem moeten we voldoen aan de volgende voorwaarden:

- We beperken de hoeveelheid energie, grondstoffen en water in onze systeem zoveel mogelijk.
- We halen energie, grondstoffen en water zoveel mogelijk uit duurzame bronnen.
- We winnen waar mogelijk energie, grondstoffen en water na gebruik weer terug.
- We bouwen en richten ons water- en rioleringssysteem natuurinclusief in.

Het terugwinnen van grondstoffen en warmte uit afvalwater gaat makkelijker als het afvalwater op de rioolwaterzuivering niet is gemengd met schoon hemelwater. Zoals in hoofdstuk 2.2 beschreven ligt hier nog een grote opgave, omdat momenteel nog van ruim 1.500ha verhard oppervlak het hemelwater wordt vermengd met afvalwater en wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Momenteel bestaan de buizen en putten van ons rioolstelsel voor 10% uit hergebruikte grondstoffen. Dit percentage moet de komende jaren dus nog fors verhoogd worden om de doelstelling te halen. Dit stelt eisen aan onze inkoop van materialen en aanbesteding van werken.

Andere afvalstoffen die in aanmerking komen voor hergebruik zijn de bagger uit watergangen (voor zover die voldoet aan de criteria voor hergebruik) of het maaisel van water- en oeverplanten. De afgelopen jaren is de meeste schone bagger gebruikt voor het verondiepen van de Hoogekampse plas bij Groenekan. Nu het verondiepen van deze plas klaar is, zijn we nog op zoek naar een nieuwe locatie waar we onze bagger nuttig kunnen inzetten.

Door regenwater vast te houden en nuttig te gebruiken voor bijvoorbeeld het besproeien van de tuin of voor het spoelen van het toilet, besparen we op het gebruik van drinkwater.

3.5 Een CO_2 arm water- en rioleringssysteem

Het landelijke doel is om in 2050 95% minder CO_2 uit te stoten. De gemeente Utrecht wil dit realiseren door zoveel mogelijk energie te besparen en energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Energie afkomstig van niet-duurzame, veelal fossiele energiebronnen, zoals aardgas, wordt vervangen. Ook wil de gemeente dat er in Utrecht zo min mogelijk opgewekte energie onnodig verloren gaat. Energie opwekken doen we zo duurzaam mogelijk, bijvoorbeeld met zonnepanelen en windmolens.

De energietransitie heeft op verschillende manieren gevolgen voor het omgaan met water. Zo zijn er goede mogelijkheden om warmte en koude te winnen uit afvalwater, grondwater en oppervlaktewater (aquathermie genoemd). Daarnaast dienen we het gebruik van fossiele brandstoffen voor bijvoorbeeld de aandrijving van rioolgemalen en andere assets terug te dringen. Bij aanbestedingen van rioleringswerken stimuleren we nu al bijvoorbeeld het gebruik van elektrische voertuigen en machines. Ook liggen er kansen om werk met werk te maken bij de aanleg en vervanging van riolering en warmtenetten, het combineren van waterberging en zonnepanelen op daken en bij nieuwbouw en renovatie van bestaande bouw. Denk bij het laatste aan het inbouwen van warmtewisselaars in de afvoer van douchewater. Al deze ontwikkelingen staan nog in de kinderschoenen.

3.6 Een gezonde waterkwaliteit

De gemeente Utrecht heeft 246 km aan watergangen in onderhoud. Daarnaast maken Utrechters gebruik van watergangen die in onderhoud zijn bij de waterschappen en andere partijen zoals Rijkswaterstaat. Al deze waterlopen bepalen het karakter in de stad. Zo werd Utrecht al enkele malen uitgeroepen tot de mooiste grachtenstad van Europa. Een goede waterkwaliteit is daarbij essentieel. Een goede waterkwaliteit:

- Draagt bij aan een gezond leefklimaat en een positieve beleving van de openbare ruimte.
- Is een belangrijk voor de flora en fauna in en het recreatieve gebruik van het water in de stad.

De waterkwaliteit voldoet momenteel nog niet overal aan de Europees afgesproken chemische en ecologische doelstellingen in de Kaderrichtlijn Water (KRW). Deze doelstellingen moeten uiterlijk in 2027 gerealiseerd zijn. Voor de grotere wateren in de stad, zoals Vecht, Kromme Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal etc. liggen de doelstellingen vast op Europees niveau. Voor deze wateren geldt een resultaatsverplichting om de waterkwaliteit te halen, oftewel zijn we als overheden aanspreekbaar als we de gewenste doelstelling niet realiseren. Vooral vanwege de stikstof- en fosfaatproblematiek is dit in heel Nederland nog een forse uitdaging.

Voor de zogenaamde overige wateren (kleinere wateren) worden de doelstellingen op provinciaal niveau vastgelegd in het Bodem- en Waterprogramma van de provincie. Hiervoor geldt een inspanningsverplichting, ofwel betrokken partijen zijn niet aanspreekbaar op het resultaat, maar wel of ze zich voldoende hebben ingespannen om de waterkwaliteit te realiseren. Waterschap HDSR en de inliggende gemeenten hebben in 2014 via de regionale samenwerking afgesproken zich samen in te spannen om in de kleine wateren overal minimaal de waterkwaliteit “Zichtbaar” te realiseren.

In 2020 hebben HDSR en gemeente de doelstellingen voor de overige wateren geëvalueerd en hebben we gezamenlijk de ambitie afgesproken om waar mogelijk een hogere doelstelling na te streven. Ongeveer een derde van het Utrechtse oppervlaktewater voldoet momenteel nog niet aan de doelstellingen.

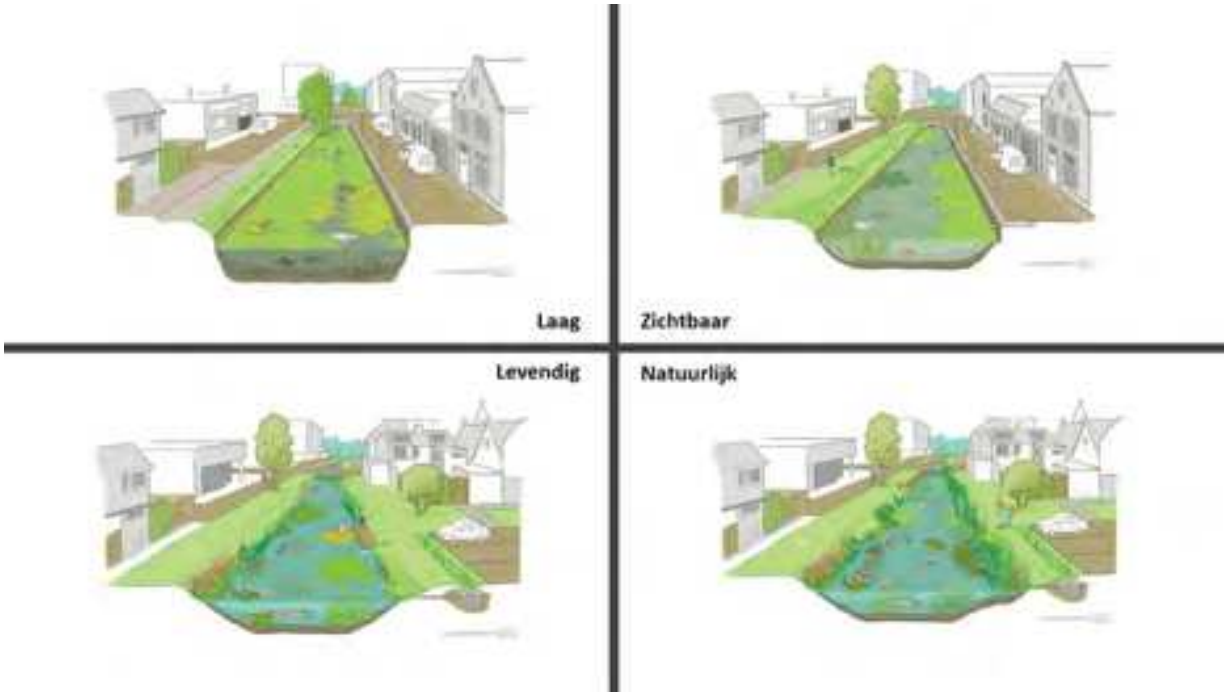


In de hete zomer van 2020 is er blauwalg geconstateerd in de Plas Veldhuizen

De hogere temperaturen en langere droge periodes als gevolg van klimaatverandering zorgen ervoor dat de waterkwaliteit van wateren die nu wel voldoen aan de doelstellingen in de toekomst onder druk komt te staan. Door de hogere temperaturen en de groei van de stad neemt het recreatieve gebruik van het water toe. Recreatief gebruik stelt vanwege de gezonheid vooral eisen aan de bacteriologische kwaliteit (zwemwaternorm) en aan de veiligheid in en om het water.

In 2018 is de Utrechtse soortenlijst van kracht geworden. Deze soortenlijst voorziet in de bescherming van drie groepen soorten planten en dieren (soorten die voorheen beschermd waren onder de Flora en faunawet, soorten die voor de gemeente Utrecht belangrijk zijn en in Utrecht voorkomende soorten die van nationaal belang zijn). Het beschermen van deze soorten en hun leefmilieus draagt bij aan het behoud van de biodiversiteit in Utrecht en past in de ambitie van gezond stedelijk leven. Dit alles stelt hogere eisen aan de waterkwaliteit in de stad en daarmee aan het waterkwaliteitsbeleid. En daarnaast aan de toegankelijkheid en inrichting van oevers en de andere onderdelen van ons water- en rioleringssysteem zoals straatkolken, putten en gemalen.

Naast soorten die we willen beschermen in Utrecht zijn er ook soorten planten en dieren die we bestrijden. Over het algemeen betreft dit soorten die hier van nature niet voorkomen en de gezondheid, de werking van het water- en rioleringssysteem of de biodiversiteit aantasten, de zogenaamde invasieve exoten. Voorbeelden hiervan zijn de Amerikaanse rivierkreeft en de reuzenberenklauw. Onder regie van de provincie werken we samen met buurgemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat aan plannen om de invasieve exoten te bestrijden.



De regionale streefbeelden voor de waterkwaliteit

3.7 Klaar voor de Omgevingswet

Op 1 juli 2022 wordt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet ingevoerd. Het doel van de Omgevingswet is om de regelgeving inzichtelijker, samenhangender en meer gebiedsgericht te maken, en om sneller tot besluitvorming te komen. Om dit te bereiken, vervalt veel nationale regelgeving, wat ruimte geeft om op gemeentelijk niveau zaken gebied specifiek vast te leggen. “Decentraal, tenzij” is een belangrijk principe van de Omgevingswet.

De Omgevingswet vereist dat elke gemeente online begrijpelijke informatie over de fysieke leefomgeving aanbiedt en zo een gelijke informatiepositie voor de stad creëert. Dit vraagt dat we alle informatie over het water- en rioleringssysteem verbeteren en digitaal toegankelijk maken. De verbeterde informatie bieden we aan bij het landelijk Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Daarmee heeft iedereen via het vernieuwde Omgevingsloket toegang tot die verbeterde informatie. Zo kan iedereen snel zien wat op een bepaalde locatie wel en niet is toegestaan. Ook is er toegang tot informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, zoals gegevens over de waterkwaliteit ter plaatse. Met al deze informatie kan iedereen via het DSO een vergunning zo compleet mogelijk aanvragen of een melding doen.

Tot slot heeft de Omgevingswet gevolgen voor alle regels over de fysieke leefomgeving. In het omgevingsplan komen voortaan alle regels samen over bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en wereld erfgoed. Dat betekent dat alle water- en riolering gerelateerde regels die overkomen uit de nationale regelgeving (ook wel ‘bruidsschat’ genoemd) en de regels uit de bestaande verordeningen en bestemmingsplannen overgezet moeten worden. De regels in het omgevingsplan (bestemmingsplanregels + verordeningen + bruidsschat) moeten aansluiten bij wat in de Omgevingsvisie is opgenomen. In de bruidsschat zitten veel regels die betrekking hebben op aansluitingen en lozingen van afval-, hemel- en grondwater. Deze worden bij voorkeur bij invoering van de Omgevingswet en uiterlijk voor 2030 omgezet naar regels voor het Utrechtse Omgevingsplan.



4

Onze ambitie

Utrecht streeft naar een water- en rioleringssysteem dat gezond, robuust en toekomstbestendig is voor iedereen! In dit hoofdstuk beschrijven we wat we hier in hoofdlijnen onder verstaan.

Foto: Klimaatbestendige, groene inrichting in de Oldenburgerstraat

Een water- en rioleringssysteem dat gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen is, is een systeem:

Gezond is

- Dat veilig te gebruiken is door bewoners, gebruikers, planten en dieren en daarop is ingericht;
- Waar het ontstaan van afvalwater en afvalproducten zoveel mogelijk wordt beperkt of voorkomen.
- Waar afvalwater of afvalproducten, die toch ontstaan, zo min mogelijk zijn verontreinigd.
- Waar schone en vuile stromen zijn gescheiden en kringlopen zoveel mogelijk zijn gesloten.
- Dat flexibel is aan te passen aan de eisen en wensen van de toekomst.
- Waar verontreiniging van bodem, lucht en grond- en oppervlaktewater zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Robuust is

- Waar kleine verstoringen niet leiden tot uitval en snel en doelmatig worden verholpen. Grote verstoringen worden zoveel mogelijk voorkomen.
- Waar de aansluiting op de openbare riolering correct is uitgevoerd en zo functioneert dat iedereen er gebruik van kan maken.
- Waar de gemeentelijke zorgplichten met betrekking tot stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater doelmatig worden uitgevoerd en de maatschappelijke baten en kosten in balans zijn.
- Waar duidelijk is wie wat beheert en welke verantwoordelijkheden daaruit voortvloeien.

Toekomstbestendig is

- Dat bestand is en beschermt tegen extreem weer en het veranderende klimaat, zoals hevige neerslag en langdurige droogte.
- Dat geschikt is voor de functies waarvoor het bedoeld is. Hierbij streven we ernaar zoveel mogelijk functies te combineren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten.
- Waar de kringlopen voor water, materiaal en energie zoveel mogelijk zijn gesloten.
- Dat flexibel is aan te passen aan de eisen en wensen van de toekomst.

Voor iedereen is

- Waar iedereen gebruik van kan maken, ofwel onder voorwaarden op kan worden aangesloten.
- Waar iedereen een bijdrage aan levert, als eigenaar en/of gebruiker.
- Waar iedereen naar rato van het gebruik aan meebetaalt.

De uitwerking van deze ambities staat beschreven in het volgende hoofdstuk. Hierin staan ook de belangrijkste beleidskeuzes beschreven.



5

Beleidskeuzes

In dit hoofdstuk behandelen we het beleidskader voor de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en de uitgangspunten die we hanteren voor het onderhoud van ons oppervlaktewater. Ook geven we aan welke beleidswijzigingen we doorvoeren om invulling te geven aan de opgaves beschreven in hoofdstuk 3 en de ambities in hoofdstuk 4.

Foto: Een wadi in het midden van de Eykmanlaan voor het infiltreren van regenwater

5.1 Afvalwater

De wettelijke zorgplicht
De gemeenteraad of burgemeester en wethouders dragen zorg voor de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen, door middel van een openbaar vuilwaterriool naar een zuiveringsinrichting (Wet Milieubeheer artikel 10.33, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).

Hierbij geldt de voorkeursvolgorde zoals genoemd in artikel 10.29a in de Wet Milieubeheer. Kort samengevat is dit de volgorde:
1. Het ontstaan van afvalwater wordt zoveel mogelijk voorkomen of beperkt.
2. Als afvalwater toch ontstaat wordt het zo min mogelijk verontreinigd.
3. Afvalwaterstromen worden daarom gescheiden gehouden. Behalve als door het samenvoegen van de stromen de verwerking geen probleem ondervindt.

Naast de zorgplicht die de gemeente heeft, heeft ook een gebouw- en perceeleigenaar een wettelijke zorgplicht voor het functioneren van de riolering op het eigen terrein of gebouw.

5.1.1 Inzameling afvalwater
We maken onderscheid tussen de bebouwde kom en het buitengebied, en tussen huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater.

Binnen de bebouwde kom
Binnen de bebouwde kom moet huishoudelijk afvalwater op de riolering worden geloosd. Wij zorgen voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater en transport naar een centrale zuivering. Binnen de bebouwde kom staan wij in principe geen andere zuiverende voorziening toe (zoals een IBA) die ervoor zorgt dat er geen ongezuiverd afvalwater in het milieu terecht komt, tenzij deze voorziening een gelijkwaardig alternatief vormt voor de centrale zuivering van het waterschap. Dit betekent ook dat wij op dit moment binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwontwikkelingen geen alternatieve decentrale verwerkingsvormen voor afvalwater (nieuwe sanitatie genoemd) gaan onderzoeken, omdat wij de centrale zuivering de meest doelmatige plek vinden om afvalwater te zuiveren en energie en grondstoffen terug te winnen.

Voor bedrijfsafvalwater geldt dat wij in ieder geval afvalwater inzamelen dat vergelijkbaar is met huishoudelijk afvalwater. Ook ander bedrijfsafvalwater dat niet lokaal kan worden teruggebracht in het milieu wordt ingezameld, tenzij dit ten koste gaat van het doelmatig functioneren van de vuilwaterriolering of de rioolwaterzuivering. In dat geval weigeren wij nieuwe aansluitingen van bedrijven en beëindigen wij bestaande aansluitingen. De eigenaar is dan zelf verantwoordelijk voor de behandeling van het afvalwater. Wij volgen hierbij de landelijke wet en regelgeving voor lozingen op het openbare vuilwaterriool. Daar waar die met de invoering van de Omgevingswet vervalt, nemen wij de landelijke regels op in onze lokale regelgeving.

Buiten de bebouwde kom
Voor het gebied buiten de bebouwde kom geldt dat wij huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater dat daar qua biologische afbreekbaarheid op lijkt, inzamelen en afvoeren, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden.

Deze omstandigheden zijn:
- De capaciteit van het bestaande openbare vuilwaterriool is niet toereikend;
- Een decentrale zuiveringstechniek levert een vergelijkbaar of beter resultaat op als de centrale zuivering van het waterschap.

Dit betekent ook dat we bij grotere nieuwbouwlocaties buiten de bestaande bebouwde kom samen met het waterschap de haalbaarheid van alternatieve decentrale zuiveringen zullen onderzoeken.

Verdeling verantwoordelijkheden

Het beheer en onderhoud van de leiding tussen een particulier gebouw en het openbare vuilwaterriool is verdeeld in een particulier deel en een openbaar deel. Het overdrachtspunt ligt maximaal 0,5 m van de perceelgrens. De eigenaar of gebruiker van het perceel is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van het particuliere deel, de gemeente voor het openbare deel. Als er verstoppingen optreden in het openbare riool zorgt de gemeente ervoor dat er zo snel mogelijk, maar in elk geval binnen 24 uur weer geloosd kan worden.

Wij zorgen ervoor dat elk perceel en woonboot binnen 40 m van de erfgrens via een vrijvervalriool of een pomp kan aansluiten op de openbare riolering. Daar waar nog geen openbare riolering ligt, leggen we die aan, tenzij de bijzondere omstandigheden gelden zoals hiervoor aangegeven.



Het vervangen van het gemengde riool in de Zeeheldenbuurt door gescheiden riolering

5.1.2 Transport afvalwater

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 voldoet ons afvalwatersysteem nog niet overal aan de principes van een circulair systeem, waarbij schone en vuile waterstromen zijn gescheiden. Zo zamelen we nog bij 626 km riool vuilwater via dezelfde buis als hemelwater in en transporteren het naar de zuivering. Ook moeten we om de kwaliteit van de gemeentelijke vrijvervalriolering op niveau te houden, zoals beschreven in paragraaf 3.1, op termijn toewerken naar een jaarlijkse vervanging van 18 km. Beide constateringen brengen ons tot beleidskeuze 1, 2 en 3:

Beleidskeuze 1:
We verhogen de jaarlijkse vervangingsopgave van de riolering.

We maken de keuze om vanaf nu te starten met het vervangen van de naoorlogse riolering en voeren daarbij het vervangingstempo jaarlijks op van 5 km in 2020 naar 18 km in 2035.
De belangrijkste overwegingen om dit te doen zijn:

- In veel naoorlogse wijken als Kanaleneiland en Overvecht vinden de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats, is veel groot onderhoud aan de wegen nodig en liggen veel maatschappelijke opgaven. Door nu te starten met vervanging en het verhogen van onze inspanning kunnen we inspelen op deze opgaven en geven we een sterke impuls aan de benodigde vernieuwing van de openbare ruimte.
- Met het huidige vervangingstempo van 5 km per jaar lukt het niet om alle naoorlogse riolering op tijd te vervangen, waardoor achterstallig onderhoud gaat ontstaan. Bijna 300 km riolering is aangelegd in de naoorlogse periode tot 1970. Deze riolering gaat theoretisch nog minimaal mee tot 2040. In het huidige tempo van 5 km per jaar hebben we dan maar 100 km vervangen.
- Het opvoeren van de vervangingsinspanning vraagt tijd. Zo is extra personele capaciteit nodig en wordt bij integrale projecten de voorbereidingstijd langer. Daarnaast zal ook de stad moeten wennen aan een groter aantal straten dat jaarlijks onder handen wordt genomen. Daarom kiezen we voor geleidelijk opvoeren en trekken we er 15 jaar voor uit.

Onze meerjarenplanning en financiële raming is erop gericht dat we tot 2040 alle riolering vervangen die voor 1971 is aangelegd en voor 2050 alle riolering die voor 1981 is aangelegd. Daarbij geldt altijd dat de actuele technische staat van riolen ons kan dwingen om van de voorgenomen vervangingsplanning af te wijken. Zo kan het zijn dat we genoodzaakt zijn om voor 2040 al slechte riolering te vervangen die pas na 1971 is aangelegd, zoals we nu doen in de buurt Veldhuizen in De Meern. Ook kan het zijn dat we vanwege het risico op wateroverlast eerst op andere plekken aan de slag moeten. We monitoren de staat van de riolen ouder dan 70 jaar om te zorgen dat we geen risico lopen als we die langer in gebruik hebben. Daarom actualiseren we het meerjarenprogramma elk jaar.

Onder vervangen verstaan we ook het handhaven en verstevigen en renoveren van de bestaande buis zodat deze weer minimaal 70 jaar meekan. Dit noemen we relinen. De keuze om te kiezen voor relinen in plaats van vervangen hangt af van een groot aantal factoren, zoals de ligging en toestand van het bestaande riool, mate van overlast bij vervanging en het verschil in kosten en is altijd een maatwerkafweging.

We kiezen ervoor om in 15 jaar de vervangingsinspanning te verhogen van 5 km naar 18 km per jaar en om daarna dit tempo vast te houden. Een snellere verhoging dan 15 jaar is niet nodig om de doelstelling te behalen en heeft grote organisatorische en financiële gevolgen. Het voorgestelde vervangingstempo is weergegeven in onderstaande tabel. Waar deze riolen zich bevinden is te vinden op de kaart in bijlage 2.

Jaar	Totaal vervangen vanaf 2021 [km]	Totaal gemengd vanaf 2021 [km]	Totaal vuilwater vanaf 2021 [km]	Totaal hemelwater vanaf 2021 [km]
2025	50	48	1	1
2030	118	116	1	1
2035	200	190	5	5
2040	289	269	10	10
2050	469	343	55	71

De voorgenomen hoeveelheid te vervangen riolering per 5 jaar

Beleidskeuze 2:
We streven bij vervanging om zoveel mogelijk werk met werk te maken.

Het uitgangspunt bij rioolvervanging is dat we zoveel mogelijk werk met werk maken (ontwikkelend beheer). We sluiten aan bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beheeropgaves. De afgelopen jaren hanteerden we als uitgangspunt vanuit duurzaamheid en kostenbesparing dat we pas het riool vervangen als het technisch op was. We wijzigen dit uitgangspunt. Door niet alleen te kijken naar wat het doelmatigst is voor het rioleringssysteem, maar naar wat het doelmatigst is voor de stad. We gaan eerder tot vervanging over als de overige openbare ruimte op de schop gaat of als vervanging zoveel maatschappelijke baten oplevert dat de kosten van vroegtijdige vervanging daar tegenop wegen.

Om te voorkomen dat we bij elke herinrichting van de openbare ruimte ook het riool vervangen, hanteren we voortaan als uitgangspunt dat we alleen vervangen als het riool binnen 20 jaar aan vervanging toe is. Uitgaande van de huidige technische levensduur van 70 jaar, betekent dat voor vervanging de riolen minimaal 50 jaar moeten oud zijn. Bij noodzakelijke vervanging van riolen jonger dan 50 jaar vanwege een gewenste herinrichting of andere ontwikkeling, blijft het uitgangspunt dat de initiatiefnemer betaalt. Dit beleid werken we uit in een nog vast te stellen verlegregeling.

Werk met werk maken betekent ook dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de dan geldende doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves zoals beschreven in hoofdstuk 3, te weten klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief.

Beleidskeuze 3:
Bij vervanging is het scheiden van afvalwater en hemelwater het uitgangspunt.

We hanteren voortaan als uitgangspunt dat we bij vervanging van een gemengd riool in de openbare ruimte aparte riolen voor vuilwater en hemelwater terugleggen. We wijken hier alleen vanaf als:

- Er onvoldoende ruimte is voor een dubbel systeem, bijvoorbeeld in zeer smalle straten.
- Het te vervangen tracé kort is en de omliggende riolering nog niet aan vervanging toe is, waardoor het niet mogelijk is een goede nieuwe afvoerroute te maken voor het hemelwater richting oppervlaktewater. Bij voorkeur werken we buurtgewijs.
- De kosten te hoog worden. Uitgangspunt is dat we het in elk geval doen als het kan voor minder dan een vastgesteld eenheidsbedrag per los te koppelen m² oppervlak. Bij hogere kosten maken we altijd de afweging of de kosten opwegen tegen de baten.
- Het hemelwater dat op het riool wordt geloosd dermate vervuild is dat het terugbrengen in de bodem of oppervlaktewater zonder zuiveringsstap onverantwoord is.

We hanteren dit uitgangspunt ook als er grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden, waarbij er kansen zijn om het hemelwater voortaan apart in te zamelen en te verwerken. We werken dit verder uit in het Programma Water en Riolering. Daarin leggen we ook het eenheidsbedrag vast.

5.2 Hemelwater

De wettelijke zorgplicht

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater, voor zover van degene die zich daarvan ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen, redelijkerwijs niet kan worden gevergd het afvloeiend hemelwater op of in de bodem of in het oppervlaktewater te brengen. Onder het verwerken van hemelwater kunnen in ieder geval de volgende maatregelen worden begrepen: de berging, het transport, de nuttige toepassing, het, al dan niet na zuivering, terugbrengen op of in de bodem of in het oppervlaktewater van ingezameld hemelwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk. (artikel 3.5 Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).

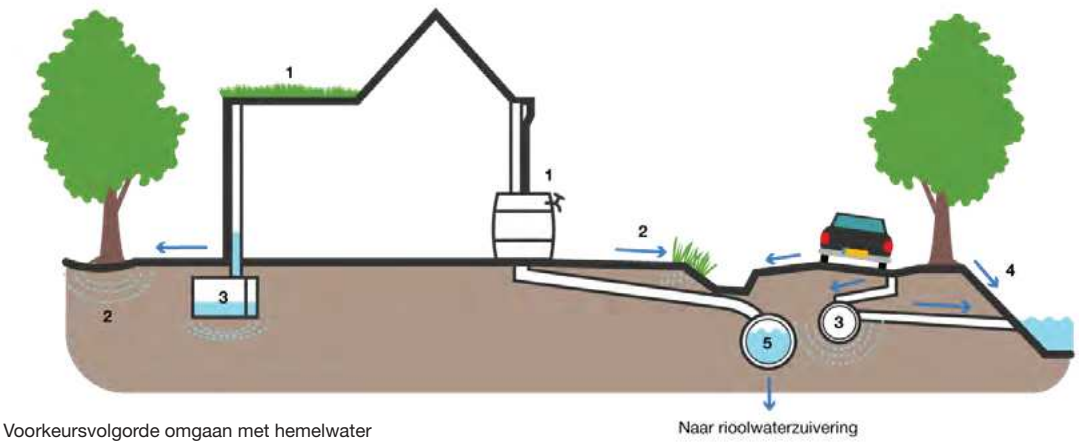
Hierbij gelden de beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in het landelijke hemelwaterbeleid van 21 juni 2004:

1. Vervuiling van hemelwater wordt zoveel mogelijk beperkt of voorkomen.
2. Hemelwater wordt waar mogelijk ter plekke in de bodem geïnfiltreerd of in het oppervlaktewater gebracht.
3. Hemelwater wordt zoveel mogelijk gescheiden van afvalwater ingezameld en afgevoerd
4. De daadwerkelijke keuze wordt gebaseerd op een integrale afweging op lokaal niveau.

5.2.1 Voorkeursvolgorde

Zoals in de Visie Klimaatadaptatie beschreven scherpen we de voorkeursvolgorde uit het landelijke hemelwaterbeleid aan om schade door droogte tegen te gaan. Vanuit dat perspectief heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Daarnaast heeft infiltratie ook de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater vanwege de zuiverende werking van de bodem en het beperken van de piekafvoer bij extreme neerslag. Dit leidt tot de volgende voorkeursvolgorde:

1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken
2. Op maaiveld infiltreren
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
4. Verwerken in het oppervlaktewater.
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering



Voorkeursvolgorde omgaan met hemelwater

Zoals eerder beschreven willen we de afvoer van schoon hemelwater naar de rioolwaterzuivering op de lange termijn terugbrengen tot nul. Daarnaast willen we, zoals beschreven in de Visie Klimaatadaptatie, schade door droogte voorkomen door binnen de gemeente voortaan minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen van de voorkeursvolgorde. De grens van 90% hanteren we omdat de aanwezigheid van klei en veen in de Utrechtse ondergrond ervoor zorgt dat hemelwater moeilijk infiltreert, waardoor hele grote buffervoorzieningen nodig zijn om meer dan 90% te kunnen vasthouden en infiltreren. De kosten wegen in dat geval niet meer op tegen de baten. Als het vanwege lokale omstandigheden niet mogelijk en wenselijk is om meer regenwater te infiltreren, is verwerking in oppervlaktewater (stap 4) ook toegestaan. Dit is bijvoorbeeld het geval in gebieden met hoge grondwaterstanden waar extra infiltratie leidt tot een aanzienlijk risico op grondwateroverlast.

5.2.2 Overtollig hemelwater huishoudens en bedrijven

We verwachten van perceeleigenaren dat de woning of het pand voldoet aan de geldende bouwregelgeving. In hoofdzaak betekent dit dat verblijfsruimten waterdicht zijn. Wastafels, toiletten, baden en douches en andere lozingsvoorzieningen die lager liggen dan 15 cm boven de kruin van de openbare weg moeten voorzien zijn van een terugslagklep of pomp, zodat bij hevige neerslag geen rioolwater uit het openbare riool terug de woning in kan stromen. Dit geldt ook voor lozingspunten op de openbare riolering vanuit de tuin. Verder verwachten wij dat eigenaren bij nieuwbouw of bij een grootschalige verbouwing conform de bouwregelgeving hun hemelwater gescheiden van afvalwater aanleveren. Tot slot verwachten wij dat vloerpeilen zodanig worden gekozen dat de kans kleiner is dan eens in de honderd jaar dat hemelwater via het maaiveld vanuit het openbaar gebied of vanuit het eigen perceel het gebouw in loopt. Hieraan wordt in elk geval voldaan als het vloerpeil minimaal 0,15 m hoger ligt dan het niveau van de aangrenzende openbare ruimte.

Beleidskeuze 4:
We verwachten dat alle eigenaren een bijdrage leveren aan het vasthouden en verwerken van hemelwater. Daarom hanteren we vanaf nu als algemeen uitgangspunt dat wij 90% van de jaarlijkse neerslag niet meer inzamelen van particulier terrein, tenzij we dit vanuit leefbaarheid, volksgezondheid of kosten niet doelmatig vinden. Hiermee voorkomen we schade door droogte en verminderen we de inspanning in openbaar gebied om wateroverlast bij extreme neerslag te voorkomen. Alleen bij extreme neerslag is nog lozing van overtollig hemelwater op het openbare hemelwaterstelsel toegestaan.

Het uitgangspunt dat wij 90% van de jaarlijkse neerslag niet meer inzamelen van particulier terrein, betekent dat elke particulier moet beschikken over een (infiltratie-)voorziening voor hemelwater met een inhoud van minimaal 15 mm ofwel 15 liter per m2 aangesloten verharding uitgaande van de meest gangbare bodemopbouw en infiltratiecapaciteit in de gemeente. Bij een afwijkende bodemopbouw met aangetoonde hogere infiltratiecapaciteit kan hiervan afgeweken worden. Deze doelstelling geldt voor zowel private percelen als voor vastgoed van de gemeente zelf. Voor percelen buiten de bebouwde kom geldt als uitgangspunt dat we helemaal geen overtollig hemelwater inzamelen.

Na vaststelling van deze visie werken we dit uit in bindende voorschriften voor nieuwbouw en bij verbouwingen waar door functiewijziging en/of geometriewijziging van een gebouw het leidingwerk vernieuwd moet worden.

In specifieke gebieden streven we naar een hogere berging van 45 mm op particulier terrein. Deze gebieden zijn de locaties waar de verharding met meer dan 500 m2 toeneemt. Bij de meest gangbare bodemopbouw is conform de richtlijnen van HDSR op deze locaties een infiltratievoorziening of een alternatieve waterberging met een inhoud van 45 liter hemelwater per m2 aangesloten verharding vereist. Ook als het verharde oppervlak niet toeneemt kunnen we in hoogstedelijke gebieden, met weinig beschikbare openbare ruimte voor waterberging, een hogere bergingseis opleggen voor de particuliere kavels. De keuze om in te zetten op een hogere bergingseis voor het vasthouden van de jaarlijkse neerslag nemen we in overleg met waterschap en provincie bij de vaststelling van het programma van eisen voor een specifiek gebied. We werken dit voornemen uit in omgevingsplanregels. Bij deze uitwerking geven we ook aan onder welke voorwaarden van de bergingseis op eigen perceel kan worden afgeweken. Het is bij nieuwbouw of verbouw bijvoorbeeld niet altijd mogelijk of wenselijk of doelmatig om 90% of meer van de jaarlijkse neerslag op het eigen perceel te verwerken. Soms is het efficiënter om voorzieningen te bundelen binnen hetzelfde bouwblok of plangebied. Ook kan het in sommige gevallen doelmatiger zijn om het hemelwater te verwerken in de openbare ruimte. Deze afweging doen we zoveel mogelijk in overleg met de initiatiefnemer.

☑ **Beleidskeuze 5:**
Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt. We vinden het nog niet doelmatig om het vasthouden en verwerken van hemelwater op eigen perceel te verplichten. Wel proberen we particulieren via voorlichting, het faciliteren en subsidies te stimuleren om hemelwater vast te houden en op eigen perceel te verwerken. We subsidiëren vooral maatregelen die meerdere gunstige effecten hebben en waar niet alleen de eigenaar, maar ook de omliggende bewoners van profiteren zoals groene daken en maatschappelijk vastgoed.

Als we in een gebied met bestaande bouw het riool vervangen verkennen we de komende jaren of we het nieuwe hemelwatersysteem zo kunnen ontwerpen dat we ook de waterbergingsopgave voor het particulier terrein in het hemelwatersysteem op openbaar terrein kunnen opvangen. Op basis van de ervaring in die projecten besluiten we of we ons beleid moeten herzien.

WATER PROOF 030
Geef regen de ruimte

Het logo van de bewustwordingscamapgne Waterpoof030

Beleidskeuze 6:
We creëren de mogelijkheid om bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering.

Bij rioolvervangingsprojecten, waarbij openbare gemengde riolering wordt vervangen door aparte vuilwater en hemelwaterriolering, willen wij de mogelijkheid hebben eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer die voorheen op het vuilwaterriool zat aan te sluiten op de nieuwe hemelwaterriolering.

Dit willen we om 100% medewerking van eigenaren te kunnen realiseren en daarmee te voorkomen dat straks een deel van de aansluitingen op het oude vuilwaterriool en een deel op het nieuwe hemelwaterriool is aangesloten. De ervaring in eerdere projecten leert dat circa 80% van de eigenaren bereid is mee te werken op basis van vrijwilligheid. De resterende 20% maakt echter het doelmatig functioneren, het ontwerp en het beheer van zowel de nieuwe vuilwater- als hemelwaterriolering complex. De kosten voor het loskoppelen en aansluiten van de particuliere regenpijp zijn dan voor de gemeente. Wij werken hiervoor regels uit.



Dak op het rioolgemaal Europaplein voor renovatie



Groen dak op het rioolgemaal Europaplein na renovatie waar minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden

5.2.3 Hemelwater openbaar gebied



Een wadi in de Karel doormanlaan voor het infiltreren van regenwater

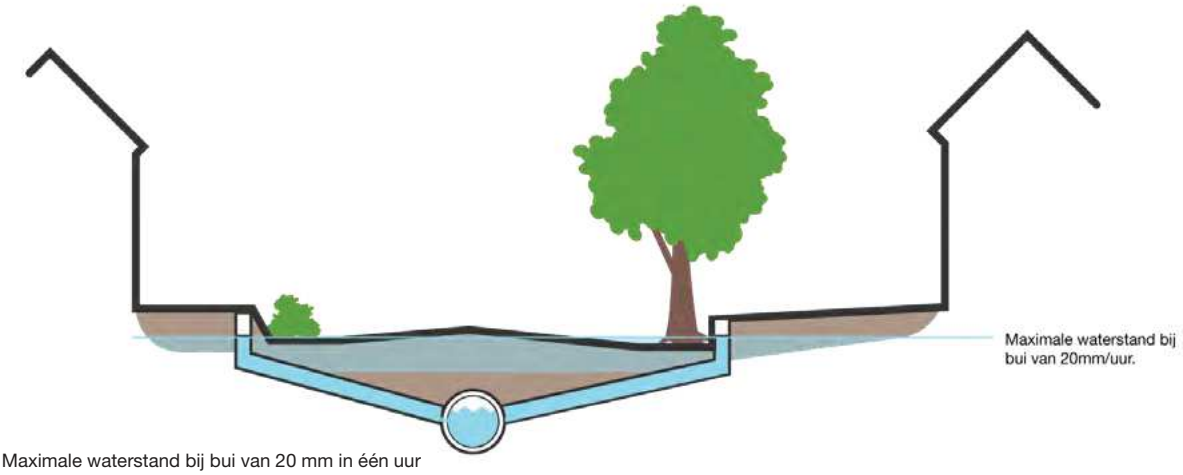
Ook voor de verwerking van hemelwater in openbaar gebied geldt de voorkeursvolgorde met doelstelling om minimaal 90% van het hemelwater vast te houden en te infiltreren.
Daarnaast vullen wij op basis van de Visie Klimaatadaptatie het beleid aan met betrekking tot de verwerking van hemelwater bij extreme buien.

Beleidskeuze 7:
We hanteren voor de maatgevende extreme buien de volgende ontwerpbuien:

- Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur.
- Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur.

Deze ontwerpbuien zijn gebaseerd op de verwachte kans van voorkomen over 30-60 jaar en daarmee hoger dan de huidige kans van voorkomen. We doen dit omdat alle ingrepen die we nu doen in openbare ruimte en openbare riolering minimaal de komende 40-70 jaar aan de doelstellingen moeten kunnen voldoen.

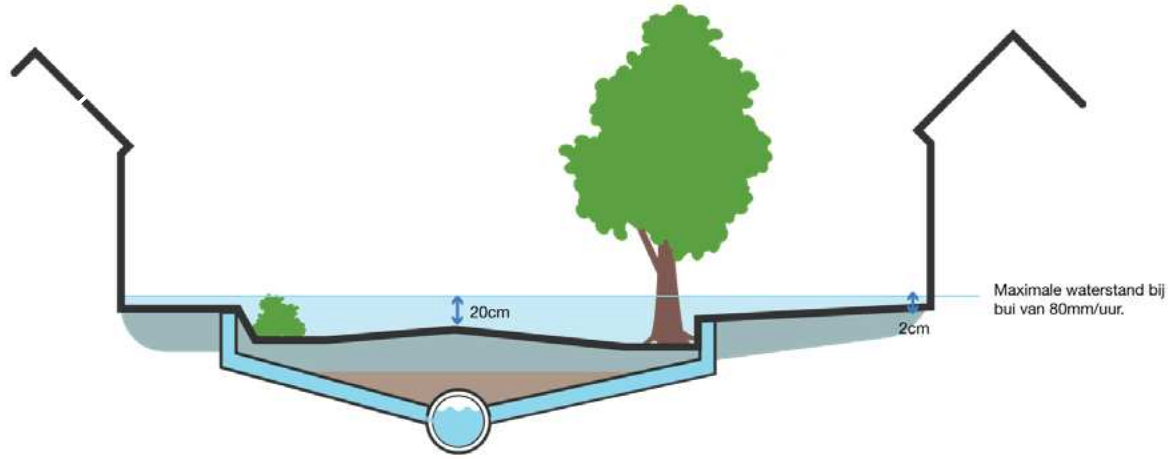
Dit levert het volgende nieuwe beleidskader op:



Maximale waterstand bij bui van 20 mm in één uur

Bij buien met relatief beperkte intensiteit (kans van voorkomen eenmaal per jaar of groter)

- Zamelen we al het hemelwater in en verwerken we het via een gemeentelijk (boven- of ondergronds) hemelwatersysteem, zodat er geen water op het straatoppervlak blijft staan.
- Kan de openbare ruimte gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Lossen we verstoppingen van straat- en trottoirkolken, riolen en/of duikers, waarbij een veiligheidsrisico ontstaat zo snel mogelijk op en andere verstoppingen uiterlijk binnnen een week.



Maximale waterstand bij bui van 80 mm in één uur

Bij buien met een hoge intensiteit
(kans van voorkomen tussen eenmaal per jaar en eenmaal per 100 jaar)

- Spannen we ons in om te voorkomen dat hemelwater vanuit de openbare ruimte rechtstreeks woningen en gebouwen kan instromen, als het vloerpeil van woningen en gebouwen minimaal 2cm hoger ligt dan de aangrenzende openbare ruimte. Bij woningen en gebouwen die lager liggen hangt dit af van de kosten van de benodigde maatregelen. Hierover vindt per situatie besluitvorming plaats;
- Spannen we ons in om te voorkomen dat straten onbegaanbaar worden voor hulpdiensten en overig verkeer. Bij hoofdverkeerroutes willen we dat nog minimaal 50 km per uur gereden kan worden, op de overige wegen stapvoets. Dit betekent bij hoofdverkeersroutes een maximale waterdiepte van 7,5 cm en bij overige wegen van 20 cm. We streven ernaar dat wegen uiterlijk 3 uur na de bui weer gebruikt kunnen worden als waarvoor ze bedoeld zijn.
- Spannen we ons in om te voorkomen dat er veiligheids- of gezondheidsrisico's ontstaan door opdrijvende putdeksels of door afvalwater dat door terugstuwing uit het riool op het maaiveld terecht komt.

Bij buien met een extreem hoge intensiteit
(kans van optreden kleiner dan eenmaal per 100 jaar)

- Beperkt onze inspanning zich tot het waarborgen dat de vitale infrastructuur blijft functioneren of bij uitval zo snel mogelijk weer in bedrijf is, samen met de verantwoordelijken voor vitale infrastructuur (o.a. drinkwater, elektriciteit, internet, gas, maar ook ziekenhuizen etc.) en andere overheidsorganen.

Voor openbare ruimte die al voldoet aan deze doelstellingen geldt bij herinrichtingen dat de situatie niet mag verslechteren (stand still beginsel). Voor openbare ruimte die nog niet voldoet geldt bij herinrichtingen de inspanningsplicht om de situatie te verbeteren.

Beleidskeuze 8:
Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt

Beleidskeuze 9:
We stimuleren andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat

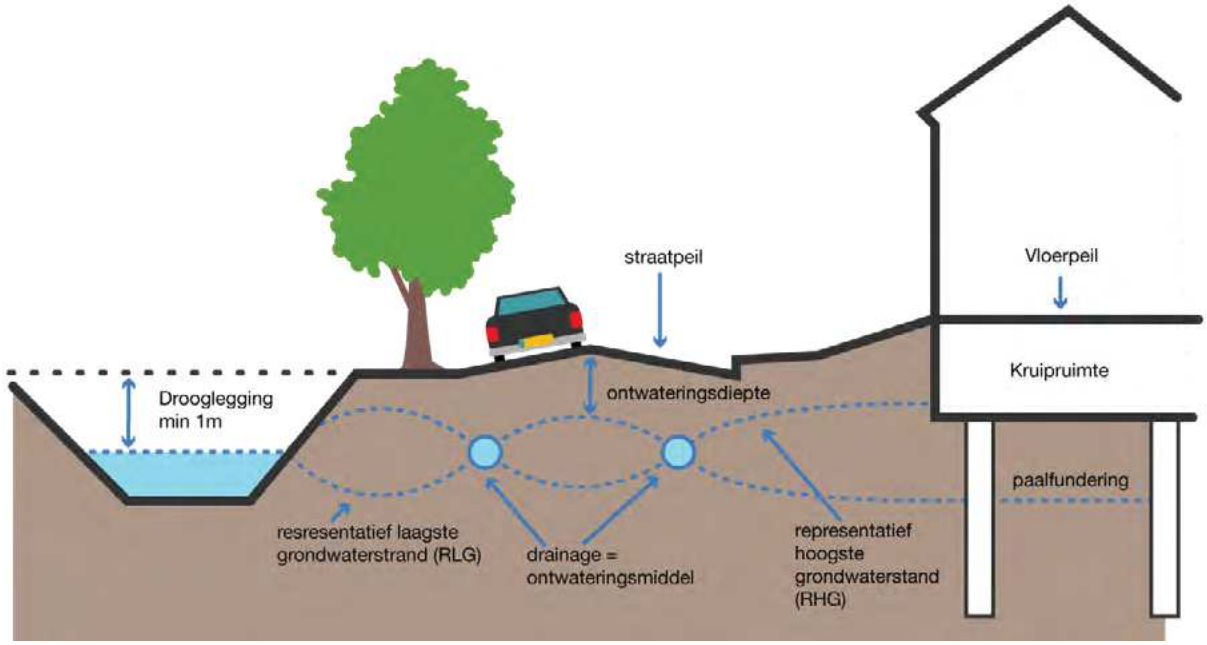
We willen en kunnen niet wachten tot een riool vervangen wordt om de openbare ruimte en het hemelwatersysteem toekomstbestendig te maken. Daarom willen we ook alle herinrichtingen in de openbare ruimte zonder rioolvervanging optimaal benutten om de circulaire en klimaatadaptatieopgave te realiseren. We stimuleren dit door de meerkosten tot een vastgestelde bijdrage per m2 te vergoeden uit het water- en rioleringsprogramma. Bij hogere kosten maken we altijd de afweging of de kosten opwegen tegen de baten. We werken deze afspraken uit in het Programma Water en Riolering.

Beleidskeuze 10:
Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag pakken we met spoed op

Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag kunnen niet altijd wachten op een geplande rioolvervanging of herinrichting. Bij grote urgentie pakken we die zelfstandig op. Dit kunnen zowel locaties in de openbare ruimte zijn als overlastlocaties op particulier terrein, waarbij van de particulier niet meer in redelijkheid verwacht kan worden dat deze de overlast helemaal zelf oplost. Denk in het laatste geval aan de aanpak van wateroverlast in de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt. Conform de Visie Klimaatadaptatie worden potentiële knelpuntlocaties de komende jaren eerst nader onderzocht. Afhankelijk van de bevindingen wordt een aanpak uitgewerkt in het Programma Water en Riolering.

5.3 Structurele grondwateroverlast

De wettelijke zorgplicht
De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van de beheerder of de provincie behoort.
De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk (artikel 3.6 Waterwet, straks in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet).).



Omschrijving begrippen grondwateroverlast

5.3.1 Inzameling overtollig grondwater huishoudens en bedrijven
Wij hanteren conform de wet als algemeen uitgangspunt dat eigenaren van gebouwen en percelen zelf verantwoordelijk zijn voor de verwerking van grondwater op hun perceel, tenzij dit in het belang van de leefbaarheid of volksgezondheid niet haalbaar en niet doelmatig is. De perceeleigenaar is verantwoordelijk voor de staat van zijn woning en perceel, voor zover grondwaterproblemen niet aantoonbaar worden veroorzaakt door onrechtmatig handelen of nalaten van de buur (overheid of particulier). We verwachten hiertoe van perceeleigenaren dat hun woning of pand voldoet aan de geldende bouwregelgeving. In hoofdzaak betekent dit dat verblijfsruimten waterdicht zijn. Daarnaast verwachten wij van de perceeleigenaar dat hij vloer- en tuinpeilen zo kiest dat grondwateroverlast door te hoge grondwaterstanden op het eigen perceel zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Wanneer wel overtollig grondwater inzamelen

Wij verwachten dat de perceeleigenaar in de gebieden waar de natuurlijke ontwatering voldoende is, het overtollig grondwater volledig op eigen terrein verwerkt. Alleen in gebieden binnen de bebouwde kom waar ook de aangrenzende openbare ruimte zonder aanvullende ontwateringsmiddelen niet aan het gemeentelijke ontwateringscriterium (zie volgende paragraaf) voldoet, mag een eigenaar overtollig grondwater lozen op een openbaar ontwateringsstelsel. In die gebieden zal de gemeente een particulier binnen 40 meter van de perceelgrens de mogelijkheid geven overtollig grondwater te lozen via een openbaar ontwateringsstelsel. Dit kan zijn een drainagestelsel, een hemelwaterriool, het wegcunet, een greppel of een sloot. Niet in alle aangewezen gebieden hebben we al een openbaar ontwateringsstelsel liggen. In dat geval leggen wij nieuwe ontwateringsmiddelen aan als voldaan wordt aan één van de criteria die beschreven zijn bij te hoge grondwaterstanden in het openbaar gebied). De kosten voor de aansluiting zijn voor de initiatiefnemer. Voor de aansluiting via een leiding gelden de algemene voorwaarden rioolaansluiting van de gemeente Utrecht.

Tijdelijke grondwaterlozingen

Voor tijdelijke grondwaterlozingen zoals bij de bouw van ondergrondse bouwwerken, de aanleg van kabels en leidingen of bij saneringen geldt dat het grondwater ter plaatse gereinigd wordt en daarna geloosd wordt in het oppervlaktewater of een hemelwaterriool. Eventueel mag gereinigd grondwater ook in de bodem worden geloosd. Lozing op het vuilwaterriool en daarmee ook op het gemengde riool is niet toegestaan. Alleen voor proefbemalingen of via een maatwerkvoorschrift van de gemeente kan hiervan afgeweken worden. Een verdere uitwerking van dit beleid vindt plaats via regels in het Utrechtse Omgevingsplan.

5.3.2 Te hoge grondwaterstand openbaar gebied



De aanleg van verticale drainage in de Alexander de Grotelaan

Wij vinden grondwateroverlast structureel als de maatgevende ontwateringsdiepte (ontwateringscriterium) gedurende meerdere jaren meer dan vijf dagen per jaar wordt overschreden. Wij hanteren een ontwateringscriterium van 0,7 meter ten opzichte van de kruin van de openbare weg. Is de ontwateringdiepte in praktijk groter dan het ontwateringcriterium, ofwel is de afstand tussen maaiveld en maatgevende grondwaterstand groter dan 0,7 meter, dan is de aanwezige ontwatering voldoende en zijn er geen reden om ontwateringsmiddelen aan te leggen in de openbare ruimte. Met het criterium van 5 dagen geldt dat de grondwaterstand niet vaker dan 5/365 dagen hoger mag staan dan 0,7 m. Dit is de Representatieve Hoge Grondwaterstand (RHG).

Momenteel is bij 45% van de openbare ruimte de ontwatering dusdanig goed is dat geen aanvullende ontwateringsmiddelen nodig zijn om het ontwateringscriterium te halen. Voor de resterende 55% van de openbare ruimte geldt dat de grondwaterstanden te lang te hoog zijn. Wij kiezen ervoor om niet direct hier extra ontwateringsmiddelen aan te leggen. Het solo aanleggen van ontwateringsmiddelen (drainage) is namelijk erg kostbaar, namelijk gemiddeld 2,5 keer zo duur dan meeliften met rioolvervanging. Vandaar dat we het solo aanleggen van ontwatering zoveel mogelijk willen vermijden.

Beleidskeuze 11:
Wij continueren het beleid dat we alleen nieuwe ontwateringmiddelen aanleggen als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:

1. Als we met losse, individuele drainage middelen de situatie kunnen verbeteren. Veelal gaat het dan om de aanleg van verticale drainage.
2. Als we bij de aanleg kunnen meeliften met andere ingrepen in de openbare ruimte (rioolvervanging of grootschalige herinrichting).
3. Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is. Gezien de financiële consequenties is dit altijd een bestuurlijk maatwerkbesluit.

Sinds de invoering van de grondwateroverlast zorgplicht in 2008 hebben wij in drie buurten grootschalig extra ontwatering aangelegd, te weten Hoograven-Noord, De Meern-Zuid en Veldhuizen, grotendeels in combinatie met rioolvervanging. Daarnaast hebben we diverse laaggelegen groenstroken en delen van parken voorzien van extra ontwatering. Het programma voor de komende jaren werken wij uit in het Programma Water en Riolering.

Bij nieuwe openbare ruimte willen wij dat de bij een gebied behorende hydrologische situatie zo veel mogelijk wordt gehandhaafd. Dit betekent het gebruik van zo min mogelijk technische voorzieningen om de grondwaterstand te verlagen en daarmee de ontwatering te verbeteren. Het verhogen van het maaiveldniveau of de aanleg van meer open water in combinatie met waterrobuust bouwen heeft altijd de voorkeur boven de aanleg van drainage of het op een andere manier structureel verlagen van de grondwaterstand.

5.3.3 Te lage grondwaterstand openbaar gebied

Grondwateronderlast ofwel schade en overlast door te lage grondwaterstanden was in Utrecht tot voor kort geen probleem waarvoor specifiek beleid nodig was. Drie achtereenvolgende jaren met een droog voorjaar en deels een droge zomer hebben duidelijk gemaakt dat met name het groen en wegen buiten de bebouwde kom in het veenweidegebied schade kunnen oplopen als grondwaterstanden te ver uitzakken en de toplaag van de bodem uitdroogt. De afgelopen drie jaar hebben ook duidelijk gemaakt dat zolang het waterschap de waterpeilen in de stad op niveau kan houden, de grondwaterstanden in bebouwd gebied niet zodanig wegzakken dat binnen de bebouwde kom grootschalige schade aan panden optreedt door het ongelijkmatig zakken van de bodem. Veelal zijn de grondwaterstanden in bebouwd gebied in het verleden al lager geweest door

bemalingen (bijvoorbeeld voor de aanleg van Hoog Catharijne in de jaren zestig van de vorige eeuw), waardoor zettingen van de bodem toen al hebben plaatsgevonden.

Beleidskeuze 12:
We gaan ons inspannen om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken.

Hoewel de gevolgen van langdurige droge periodes vooralsnog beperkt zijn, vinden wij het toch belangrijk om beleid vast te leggen voor het omgaan met te lage grondwaterstanden. Dit beleid blijft beperkt tot te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte. Op particulier terrein is de eigenaar van dat terrein verantwoordelijk voor het omgaan met te lage grondwaterstanden.

Daarnaast is de gemeente geen bevoegd gezag als een particulier vanuit oppervlaktewater of dieper grondwater extra water wil onttrekken om de ondiepe grondwaterstand op zijn perceel aan te vullen.

Analoog aan het beleid voor te hoge grondwaterstanden voeren we een criterium in voor te lage grondwaterstanden. Hiertoe wordt op basis van langjarige meetreeksen een Representatieve Laagste Grondwaterstand (RLG) gedefinieerd. Het streven is de RLG zo te kiezen dat zolang de grondwaterstand hoger is dan de RLG er geen onomkeerbare schade plaatsvindt. We spannen ons vervolgens in om in droge periodes en bij werkzaamheden de grondwaterstand in de openbare ruimte boven de RLG te houden.

Zoals beschreven bij de zorgplicht hemelwater spannen wij ons in om voortaan minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en waar mogelijk te infiltreren waar die gevallen is. Hiermee verwachten wij dat de kans sterk afneemt dat de grondwaterstand in droge periodes onder de RLG zakt. We verwachten ook dat hiermee het vochtgehalte van de bodem boven de grondwaterstand langer op het gewenste niveau blijft.

5.4 Oppervlaktewater

De wettelijke zorgplicht

De gemeente heeft geen wettelijke zorgplicht voor het beheer van het oppervlaktewater. Het waterkwantiteitsbeheer en waterkwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater is ondergebracht bij Rijkswaterstaat en de waterschappen. Daarmee zijn zij bevoegd gezag m.b.t. aansluitingen en lozingen op het oppervlaktewater. Ook stellen zij als bevoegd gezag eisen aan het profiel en de onderhoudstoestand van het oppervlaktewater.

De gemeente is als eigenaar en aangelande (eigenaar van de grond langs een watergang) van een groot aantal wateren wel onderhoudsplichtige. Als onderhoudsplichtige moet de gemeente regulier en buitengewoon (= groot) onderhoud uitvoeren om de watergangen op orde te houden. Daarnaast hebben gemeente en waterschap in regionaal verband afgesproken dat gemeente en waterschap gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de gewenste waterkwaliteit in het bebouwde gebied.

Het oppervlaktewater dat wij in onderhoud hebben beschouwen wij als onderdeel van het openbare hemelwatersysteem en het openbare ontwateringsstelsel. Het oppervlaktewater dient tenslotte voor het verwerken van overtollig hemelwater en grondwater en het reguleren van de grondwaterstand. Hiermee is het beleid m.b.t. de zorgplicht hemelwater en de zorgplicht grondwater ook van toepassing op het oppervlaktewater dat bij de gemeente in onderhoud is.

5.4.1 Verwerking extreme buien

Wettelijk geldt voor het oppervlaktewatersysteem in stedelijk gebied dat de capaciteit dusdanig moet zijn dat bij extreme neerslag niet vaker dan eenmaal per honderd jaar wateroverlast optreedt doordat watergangen buiten hun oevers treden (landelijke norm Nationaal Bestuursakkoord Water). Bij landbouwgronden mag vaker overlast optreden. In deze visie kiezen wij ervoor om voor wateroverlast in de openbare ruimte ook een bui met een toekomstige kans van voorkomen van eenmaal per 100 jaar te hanteren. Hiermee sluit onze doelstelling dus aan op de landelijke norm voor oppervlaktewater.

Wij spannen ons in om de afvoercapaciteit en waterberging van het oppervlaktewater dat wij binnen de bebouwde kom in onderhoud hebben, zodanig te laten zijn dat deze voldoet aan de norm voor oppervlaktewater in stedelijk gebied. We werken samen met de waterschappen uit wat nodig is om hieraan invulling te geven.

5.4.2 Voorkomen structurele grondwateroverlast

Het oppervlaktewater is te beschouwen als een open drainageleiding. Wij streven er samen met de waterschappen naar om de oppervlaktewaterpeilen zo te kiezen dat te hoge grondwaterstanden (zie paragraaf 5.3.2) en te lage grondwaterstanden (zie paragraaf 5.3.3) zoveel mogelijk worden voorkomen.

Dit betekent dat na te streven oppervlaktewaterpeilen liggen tussen de representatieve laagste en hoogste grondwaterstanden in een gebied, waarbij het waterschap als uitgangspunt hanteert dat het oppervlaktewaterpeil in bebouwd gebied minimaal 1 meter lager ligt dan het straatpeil. Dit verschil wordt ook wel drooglegging genoemd.

Om grondwateroverlast te voorkomen participeren wij actief bij het tot stand komen van een peilbesluit van de waterschappen, zodat dit aspect volwaardig wordt meegenomen in de keuze van het oppervlaktewaterpeil. In delen van Utrecht komen vanuit de historie oppervlaktewaterpeilen voor die hoger of lager liggen dan de natuurlijke bandbreedte waartussen de grondwaterstand varieert. Omdat de inrichting van de watergangen en de bijbehorende infrastructuur hierop is ingericht, is aanpassing van deze waterpeilen niet eenvoudig. Vandaar dat aan een peilbesluit van het waterschap een zorgvuldige afweging voorafgaat en in dergelijke gevallen van het uitgangspunt wordt afgeweken.

5.4.3 Waarborgen oppervlaktewaterkwaliteit



Het project samen meten waarin de gemeente en bewoners samen de waterkwaliteit meten

Ambitie

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt de waterkwaliteit in Utrecht in twee van drie deelsystemen sterk bepaald door de kwaliteit van het aangevoerde water van buiten de stad. Daarnaast wordt de waterkwaliteit op stedelijk niveau verbeterd of verslechterd door verschillende omstandigheden, waaronder:

- De inrichting, de oevers en de afmetingen van de watergangen.
- De voedingstoffen en toxische stoffen die in het water komen, bijvoorbeeld door uitwerpselen van dieren of riooloverstorten.
- De ecologie: de aanwezige waterplanten, oeverplanten, vissen en andere fauna.
- Het waterpeil en de doorstroming.
- De temperatuur. In warm water ontstaan sneller problemen als blauwalg, botulisme en kroos.
- De hoeveelheid open water. Kleine sloten warmen sneller op dan grote kanalen.
- Het beheer en onderhoud van de watergangen.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 liggen voor de grotere wateren in de stad de chemische en ecologische doelstellingen op Europees niveau vast in de Kaderrichtlijn Water. Deze doelstellingen moeten uiterlijk in 2027 gerealiseerd zijn. De waterkwaliteitsbeheerders (waterschappen en Rijkswaterstaat) hebben een leidende rol om de gewenste waterkwaliteit te realiseren. Op dit moment voldoet het merendeel van de wateren nog niet aan de Europees afgesproken doelstellingen in de Kaderrichtlijn Water.

Voor de zogenaamde overige wateren (kleinere wateren) worden de doelstellingen in 2021 op provinciaal niveau vastgelegd. Ten behoeve hiervan zijn de doelstellingen die in 2014 regionaal zijn vastgelegd via onze regionale samenwerking op water en klimaatadaptatie geëvalueerd en geactualiseerd.

Beleidskeuze 13:
Gemeente en waterschappen stellen nieuwe ecologische doelstellingen vast voor de kleinere wateren en spannen zich in deze doelstellingen uiterlijk in 2027 te realiseren. Deze doelstellingen zijn ambitieuzer en gedifferentieerder dan voorheen. We blijven als ondergrens het streefbeeld “zichtbaar” hanteren.

De nieuwe doelstellingen zijn weergegeven op de kaart in bijlage 5. De onderbouwing van de doelstellingen is te raadplegen via de kaart met de doelen voor overig water: Doelen overig water (arcgis.com) Voor de afweging is uitgegaan van de beschikbare kennis over de hierboven genoemde factoren, die de waterkwaliteit beïnvloeden. Steeds is afgewogen of het haalbaar is om in de periode tot 2027 deze factoren in positieve richting te beïnvloeden waardoor een betere waterkwaliteit gerealiseerd kan worden.

We streven ernaar om urgente knelpunten als vissterfte, botulisme, blauwalg, stankoverlast ten alle tijden te voorkomen. Als in water dat in onderhoud is van de gemeente toch urgente knelpunten optreden dan spannen we ons in om binnen 24 uur dode vissen en vogels te verwijderen. Bij blauwalg en botulisme worden bij risico voor mens en/of huisdieren in overleg met de waterschappen waarschuwingsborden geplaats en werken we vervolgens aan verbeteringsmaatregelen.

Beleidskeuze 14:
Naast de ecologische doelstellingen kijken we ook naar het recreatieve gebruik van het water. Daarom spannen we ons samen met de waterschappen in om in alle wateren in de stad de bacterliogische zwemwaternorm te halen, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden.

Gezien de nu nog aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van effluent van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn is dit voor de korte termijn een lastig te realiseren ambitie. Wij verwachten dat door bij vervanging van gemengde riolering het vuilwater en het hemelwater te scheiden vervuiling door riooloverstorten steeds minder zal voorkomen.

Strategie

Voor het realiseren van onze ambities kijken we naar de factoren die we kunnen beïnvloeden. Dit doen we aan de hand van watersysteemanalyses. De factoren waarop we kunnen sturen zijn:

- Het onderhoud (het maaien, baggeren en verwijderen van zwerfvuil).
- De inrichting, zowel onder water als op de oever. Denk aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers, vegetatie-eilanden maar ook onderwaterstructuren. Maar ook het verminderen van schaduw door het verwijderen van bosstruweel op de oever kan helpen de waterkwaliteit te verbeteren.
- De waterdiepte. De lichtinval en daarmee de kansen voor onder waterplanten worden sterk bepaald door de waterdiepte.
- De doorstroming. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is de doorstroming met voedselrijk water sterk bepalend voor de waterkwaliteit in de Utrechtse wateren. De doorstromingsroute wijzigen of de doorstroming verminderen kan een groot effect hebben op de waterkwaliteit. Lokaal kan het vergroten van duikers of het vervangen van duikers door bruggen zorgen voor meer doorstroming, waardoor de kans op kroosvorming vermindert.

Net als bij het vervangen van riolering is ook hier onze aanpak om bij onderhouds- of herinrichtingsmaatregelen zoveel mogelijk werk met werk te maken. Met relatief weinig extra kosten is het mogelijk om de inrichting zo te verbeteren dat de ruimtelijke en gebruikskwaliteit toeneemt en waterkwaliteits-, ecologische of recreatieve doelen gehaald kunnen worden. Daarom hanteren we bij groot onderhoud en vervangingen de volgende uitgangspunten:

- Bij baggeren kijken we in overleg met de waterkwantiteitsbeheerder of het mogelijk en/of gewenst is de watergang gelijktijdig te verruimen en/of te verdiepen.
- Bij vervanging van de oeverconstructie kijken we of een meer natuurvriendelijke of recreatieve inrichting van de oever mogelijk is. Zo niet, dan leggen we in elk geval Fauna-uittreedplaatsen (fup's) aan.
- Bij vervanging van een duiker vervangen we deze in de kleinere wateren door een duiker van minimaal 0,5 meter in doorsnede en in de hoofdwatergangen door een duiker van minimaal

0,8m in doorsnede. Uitgangspunt is dat de duiker tussen de 50 en 80% gevuld is. Door de duiker niet helemaal onder water te leggen verbetert de doorstroming voor kroos en kunnen watervogels makkelijker passeren. Daarnaast onderzoeken we altijd of we de duiker tegen beperkte meerkosten kunnen vervangen door een brug. Dit vanwege de extra ruimtelijke kwaliteit, de betere afvoer van hemelwater en de nog betere passeerbaarheid voor diverse soorten dieren.

De komende jaren werken we samen met de waterschappen maatregelen uit om de ambities te realiseren. Deze uitwerking vindt plaats via het programma. Bij de uitwerking onderzoeken we ook welke wateren gevoelig zijn voor opwarming en de negatieve effecten daarvan. Deze wateren vragen extra aandacht bij het realiseren van de ambitie.

5.4.4 Eigendom en onderhoud

Vanuit doelmatigheid hanteren wij de volgende uitgangspunten voor de verdeling van eigendom en onderhoud. Deze zijn ten opzichte van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 niet gewijzigd.

- Oppervlaktewater met een nationale functie is bij voorkeur in eigendom en daarmee onderhoud bij het Rijk, oppervlaktewater met een regionale functie bij de waterschappen en oppervlaktewater met een lokale functie bij de gemeente. Alleen als alleen de direct aangrenzende eigenaren belang hebben bij een watergang, kan eigendom en onderhoud overgaan naar de aangrenzende eigenaren. Mocht water waar meer dan alleen de direct aanwonenden belang bij hebben in het verleden toch in eigendom zijn uitgegeven aan aangrenzende eigenaren, dan staan wij welwillend tegen het weer in eigendom en daarmee onderhoud nemen van de watergang.
- Binnen de bebouwde kom hanteren wij en waterschap HDSR een afwijkende verdeling van het kadastrale eigendom van het regionale water. Het is hier doelmatiger dat de gemeente ook eigenaar is van het regionale water. Enerzijds omdat de gemeente binnen de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de scheepvaart en het ligplaatsenbeleid en anderzijds omdat anders door herinrichtingen te vaak eigendomscorrecties nodig zijn. Het formele waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer en het noodzakelijke onderhoud blijft wel bij HDSR.
- Wij wijken binnen de bebouwde kom af van het uitgangspunt van het waterschap dat bij kleinere wateren de eigenaren van de aangrenzende oevers verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van het aangrenzende oppervlaktewater. Als het lokaal water betreft en de gemeente is eigenaar, dan voeren wij het onderhoud uit. Dat doen we ook als we maar gedeeltelijk eigenaar zijn van het waterdeel van watergangen. Het is efficiënter als wij ze volledig onderhouden, tenzij met de andere eigenaren specifieke afspraken zijn gemaakt. Voor het aanplanten en maaien van watergangen en oevers geldt dat wij conform ons zelfbeheerbeleid ervoor open staan om dit onderhoud te laten uitvoeren door bewoners, omdat die meer maatwerk kunnen leveren.
- Oeverconstructies zijn en komen in eigendom en onderhoud bij de eigenaar en van het aan het water grenzende perceel. Bij watergangen zonder oeverconstructie hanteren we de waterlijn als uitgangspunt voor de verdeling van het eigendom en onderhoud. Wij staan welwillend tegenover verzoeken om historische afwijkingen van dit uitgangspunt te corrigeren. Om die reden hebben wij recent met HDSR overeenstemming bereikt over een overdracht van het beheer en onderhoud van ongeveer 40 km aan oeverconstructies van HDSR naar de gemeente.
- Duikers (buisverbindingen tussen twee watergangen) zijn bij voorkeur in eigendom en constructief in onderhoud bij de eigenaar en daarmee onderhoudsplichtige van het bovenliggende perceel. De onderhoudsplicht voor het schoonhouden van de duiker ligt bij voorkeur bij de onderhoudsplichtige van de aangrenzende watergangen.

Voor alle gevallen geldt dat hier in specifieke situaties, in goed overleg van afgeweken kan worden.



6

Financiële strategie

De beleidskeuzes in hoofdstuk 5 hebben gevolgen voor de kostenontwikkeling. In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens welke kosten we toerekenen aan de rioolheffing, hoe we omgaan met de kosten voor groot onderhoud en vervangings- en verbeteringsinvesteringen, hoe we verwachten dat de kosten zich ontwikkelen en welke gevolgen dat naar verwachting heeft voor de ontwikkeling van de gemeentelijke rioolheffing.

Foto: Het aanbrengen van een hemelwaterriool in de Zeeheldenbuurt

6.1 Kostentoerekening

De Rijksoverheid biedt gemeenten de mogelijkheid om voor de dekking van de kosten voor de gemeentelijke watertaken een aparte bestemmingsbelasting te innen: de rioolheffing.
Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in een heffing voor de inzameling en transport van afvalwater en een heffing voor de inzameling en verwerking van overtollig hemel- en grondwater.
De wettelijke basis ligt in artikel 228a van de Gemeentewet. Een gemeente kan zelf kiezen welke grondslag zij voor de heffing gebruikt. Dit kan op basis van het eigendom dat op de riolering is aangesloten, maar kan ook op basis van de hoeveelheid water die geloosd wordt. Het tarief voor de rioolheffing legt de gemeente vast in een verordening, die over het algemeen elk jaar wordt geactualiseerd.

De rioolheffing in Utrecht bestaat uit een vaste heffing voor eigenaren die zijn aangesloten op de openbare riolering. Gebruikers die meer dan 250 m3 water per jaar op de riolering lozen betalen een aanvullende heffing per m3 geloosd water, de grootverbruikersheffing. De rioolheffing in zijn huidige vorm bestaat sinds 2008, toen de wet gemeentelijke Watertaken ingevoerd werd.

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat alle kosten die wij maken voor invulling van de gemeentelijke watertaken worden toegerekend aan en gedekt uit de gemeentelijke rioolheffing. Hiermee garanderen we dat voldoende budget beschikbaar is om onze watertaken uit te voeren. Ook worden de algemene middelen van de gemeente zoveel mogelijk ontlast.

Ten opzichte van andere gemeenten rekenen wij relatief veel kostenposten toe aan de rioolheffing, die andere gemeenten betalen uit de algemene middelen. Uit onderzoek (Sweco, 2015) blijkt dat het in 2015 ging om een bedrag van ongeveer € 45,- per rioolaansluiting. Deze kosten bepalen grotendeels waarom de rioolheffing in Utrecht hoger is dan in veel andere grote gemeenten. Het verschil zit hoofdzakelijk in de volgende kostenposten:

1. Het herstel van de wegverharding bij rioolvervanging. In tegenstelling tot veel andere gemeenten, rekenen wij bij rioolvervanging meestal niet alleen de verharding boven de sleuf, maar het herstel van de gehele wegbreedte aan het product riolering toe.
2. Een deel van de kosten voor de straatreiniging. Sinds 2007 wordt een deel van de straatreinigingskosten gedekt uit de rioolheffing. Met ingang van 2012 bedraagt het toegerekende aandeel 28,6% van de jaarlijkse kosten voor de gemeentelijke straatreiniging. Een stijging in de kosten voor het schoonhouden van de stad werkt dus door in de rioolheffing. Dit is toegestaan omdat het schoonhouden van de straat voorkomt dat er vuil komt in de riolering en daarmee vermindert de kans op verstopping.
3. Het onderhoud van het oppervlaktewater dat bij de gemeente in onderhoud is. Vanwege de functie voor de afvoer van hemelwater en het reguleren van de grondwaterstand zien wij sinds 2012 het oppervlaktewater dat we in onderhoud hebben als onderdeel van het gemeentelijke hemelwater- en ontwateringsstelsel. Alle bijbehorende kosten (maaien watergangen en oevers, baggeren, onderhoud en vervanging duikers, onderhoud oeverconstructie en inrichting oever, aanleg en herinrichting watergangen) kunnen daarmee gedekt worden uit de rioolheffing. Dit hebben we in 2012 ook doorgevoerd met uitzondering van de kosten voor het vervangen of de aanleg van oeverconstructies. Deze zijn dermate hoog dat ze nog worden gedekt uit de algemene middelen. Verantwoording van die kosten vindt plaats via de Nota Beheer Openbare Ruimte.
4. Het hemelwaterbestendig inrichten van de openbare ruimte en het particuliere eigendom. Denk hierbij aan de financiële bijdrage voor het vervangen van verharding door groen (sinds 2016) of het subsidiëren van waterberging op daken via de subsidieregeling groene daken (sinds 2018 volledig uit de gemeentelijke rioolheffing).

Beleidskeuze 15:
De komende jaren zetten wij de huidige kostentoerekening voort.

6.2 Omgaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen

De commissie BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) heeft een speciale notitie gemaakt hoe gemeenten financieel om dienen te gaan met groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. De meeste recente versie is van november 2014.

Groot onderhoud

De BBV adviseert voor groot onderhoud een aparte voorziening in te stellen, voor de situaties dat een deel van de voor een bepaald jaar geplande kosten doorschuiven naar een later jaar. In Utrecht beschouwen we alleen het baggeren van watergangen als groot onderhoud. Hiervoor bestaat nu nog geen voorziening, maar deze is wel gewenst. Het baggerwerk vindt namelijk altijd in het najaar en de winter plaats, waardoor altijd onzeker is in welk boekjaar daadwerkelijk de kosten gemaakt worden.

Beleidskeuze 16:
We kiezen ervoor om in lijn met de voorschriften van de commissie BBV en in lijn met onze Nota Beheer Openbare Ruimte een aparte voorziening in te voeren voor het groot onderhoud.

Vervangingsinvesteringen

De commissie BBV beschrijft drie manieren voor het omgaan met vervangingsinvesteringen:

1. Activeren en afschrijven: de investering als kapitaalgoed op de balans zetten en vervolgens afschrijven gedurende de verwachte gebruiksduur.
2. Sparen vanuit de rioolheffing: de jaren vóór de investering vanuit de rioolheffing sparen in een spaarvoorziening (artikel 44.2 BBV) en de investering vervolgens deels of geheel afboeken.
3. Ideaalcomplex: vervangingsinvesteringen in het jaar van aanschaf afboeken naar nul uit de opbrengst van de rioolheffing uit datzelfde jaar. De opbrengst uit de heffing komt dan eerst in de voorziening riolering, in hetzelfde jaar boekt de gemeente de investering af.

Ook investeringen voor de verbetering van de riolering (bijvoorbeeld het scheiden van afval- en hemelwater of extra capaciteit voor de bestaande aansluitingen) vallen fiscaal-juridisch onder de term vervangingsinvesteringen.

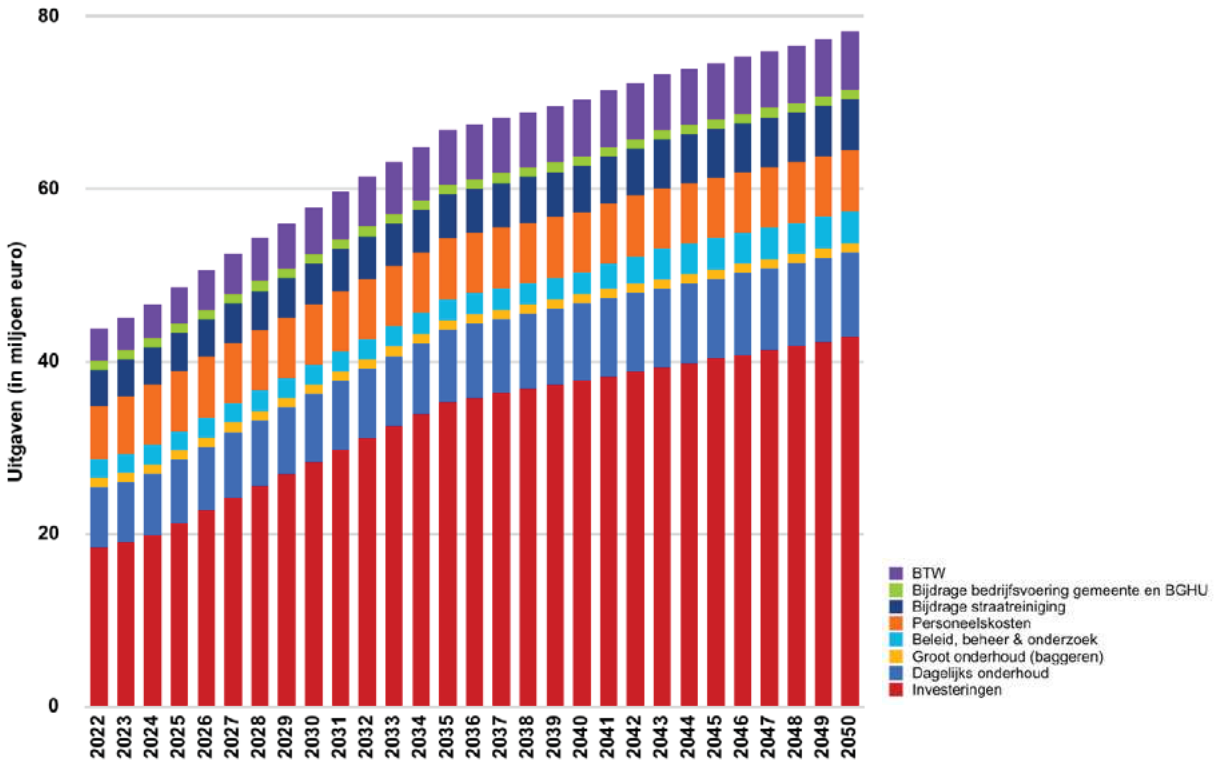
Tot en met 1984 hanteerden we in Utrecht de eerste methode. Daarna zijn we overgestapt op de derde methode, die van het ideaalcomplex. De kapitaalslasten (rente en aflossing) van de investeringen van voor 1985 hebben we de afgelopen jaren versneld afgelost. Daarmee kennen wij met ingang van 2021 geen kapitaalslasten meer. Het grote voordeel van het ideaalcomplex ten opzichte van het activeren en afschrijven is dat het op de langere termijn aanzienlijk goedkoper is, omdat er geen schulden worden opgebouwd waarover rente betaald moet worden. Hiermee is deze methode toekomstbestendiger en flexibeler. De BBV biedt de methode van het Ideaalcomplex niet voor de rest van de investeringen in de openbare ruimte. Voor die investeringen hanteren we de eerste methode.

Omdat het niet altijd lukt om de uitgaven exact in hetzelfde jaar te realiseren als vooraf geraamd, maken we gebruik van een aparte voorziening voor de vervangingsinvesteringen. Deze voorziening is dus niet bedoeld om bewust te sparen volgens manier 2, maar om reeds aan projecten toegekende budgetten tijdelijk te stallen voor als werken vertraagd zijn. Hiermee wordt voorkomen dat specifiek bestemd geld vrijvalt richting de algemene middelen.

Beleidskeuze 17:
Wij zetten de komende jaren het huidige beleid over het omgaan met vervangingsinvesteringen voort.

6.3 Kostenontwikkeling

De te dekken kosten uit de rioolheffing nemen de komende jaren toe. Verreweg de belangrijkste veroorzaker van de kostenstijging is het verhogen van de vervangingsinspanning riolering van 5 naar 18 km per jaar. Deze kostenstijging werkt ook door in de omvang van de BTW en de benodigde middelen voor het vervangen van het bestaande stelsel door aparte stelsels voor afvalwater en hemelwater en het gelijktijdig klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte. Ook de stijging van de exploitatiekosten wordt grotendeels veroorzaakt door de stijging van de vervangingsinspanning, omdat meer personeel nodig is om dit aan te sturen en voor te bereiden. Daarnaast is nog extra personeel nodig om de basis op orde te krijgen. Naast de toenemende vervangings- en bijbehorende transitiekosten zorgen ook de subsidieregelingen en de bijdrageregeling voor het ontharden/ vergroenen in de openbare ruimte voor een kostenstijging. De verwachte kostenontwikkeling tot 2050 op basis van alle beleidskeuzes is weergegeven in onderstaande grafiek.



Verwachte kostenontwikkeling tot 2050 exclusief inflatiecorrectie

Uit de figuur blijkt dat de kosten tot 2035 naar verwachting jaarlijks met 2 tot 4% zullen stijgen. Vanaf 2035 wordt de kostenstijging minder omdat de jaarlijkse vervangingsinspanning vanaf dat moment constant blijft. Wel gaan we ervan uit dat we de bijdrages aan subsidieregelingen en de bijdrageregeling voor het ontharden en vergroenen verder door stijgen.

In de kostenraming is - met uitzondering van de lopende aanpak wateroverlast souterrainwoningen in de Zeeheldenbuurt – geen rekening gehouden met kosten voor maatregelen naast de geplande rioolvervangingen om het risico op wateroverlast te verminderen. Mocht in praktijk of uit onderzoek blijken dat deze maatregelen de komende jaren wel noodzakelijk zijn dan wordt eerst gekeken of dit binnen de bestaande begroting kan worden opgelost, door de vervangingen te vertragen.

6.4 Kostendekking

Huidige systematiek

Op grond van artikel 228a van de Gemeentewet (Gw) kunnen de kosten van de verschillende watertaken verhaald worden op burgers en bedrijven. Dit geld wordt door de burgers en bedrijven in de gemeente Utrecht opgebracht door betaling van de rioolheffing.

De rioolheffing is in Utrecht opgebouwd uit een heffing voor eigenaren en een extra heffing voor grootgebruikers. De eigenarenheffing betreft een vast bedrag per jaar per aangesloten perceel (in 2021 € 228,32). De grootgebruikersheffing is aanvullend op de eigenarenheffing en betreft een bedrag per kubieke meter geloosd water. Deze wordt opgelegd aan grootverbruikers die jaarlijks meer dan 250 m3 afvalwater op de riolering lozen (in 2021 gemiddeld € 1,67 per m^3).

De huidige toedeling tussen eigenaren- en grootverbruikersheffing is gebaseerd op de jaarlijkse verdeling in hoeveelheid afgevoerd afvalwater door eigenaren en grootverbruikers. Daarbij worden alleen de kostenposten waarbij de kosten daadwerkelijk afhankelijk zijn van de hoeveelheid afgevoerd afvalwater naar rato toegerekend aan de grootverbruikersheffing. Kosten die geen relatie hebben met de hoeveelheid afvalwater, zoals de kosten voor het reinigen van straatkolken, verbetering ontwatering, het oppervlaktewaterbeheer en de straatreiniging worden volledig toegerekend aan de eigenarenheffing. De verdeelsleutel wordt jaarlijks aangepast op basis van het aantal inwoners en het gemiddelde jaarlijkse drinkwaterverbruik per inwoner en het verwachte grootverbruik.

De huidige systematiek heeft tot gevolg dat als de kostenstijging vooral in niet waterafvoer gerelateerde kosten zit, de kostenstijging wordt toegerekend aan het eigenarentarief. Hiermee gaat dit tarief harder omhoog dan het grootverbruikerstarief. Als de kostenstijging vooral zit in de investeringen of het onderhoud dan lopen beide tarieven redelijk gelijk op.

Van belang is echter ook de jaarlijkse ontwikkeling van het aantal betalende eigenaren en van het grootverbruik. Het aantal betalende eigenaren stijgt de laatste jaren gemiddeld met 3.000 per jaar (bijna 2%). Het grootverbruik is al langere tijd constant, al heeft de BGhU de laatste jaren door verbetering van de processen en bestanden meer grootverbruikers in beeld gebracht. Per saldo zou op basis van de huidige systematiek het grootverbruikerstarief procentueel toch jaarlijks net iets harder omhoog moeten dan het eigenarentarief. Een kostenstijging bij het eigenarentarief wordt namelijk altijd deels opgevangen door de groei van het aantal eigenaren. Als dit niet gewenst is, vraagt dit een correctie door inzet van de egalisatiereserve.

Gevolgen rioolheffing

Voor de verwachte tariefontwikkeling is vooruitgekeken tot 2050. Daarbij is op basis van de RSU uitgegaan van een toename van rioolheffing betalende eigenaren van 60.000 tot en met 2040, ofwel 3.000 aansluitingen per jaar. Deze groei is vanaf 2040 doorgezet. Het grootverbruik is gelijk gehouden op de huidige omvang van 3,0 miljoen m^3 per jaar.

Door de groei van de stad hoeft het eigenarentarief niet zo hard te stijgen als de kosten stijgen. Naar verwachting volstaat een jaarlijkse tariefstijging van 1,5-2,5% (exclusief inflatiecorrectie) om de kostenstijging te kunnen dekken. Voor het grootverbruikerstarief geldt een vergelijkbare stijging.

Toekomstbestendige systematiek

Het huidige systeem met een eigenaren- en grootverbruikersheffing bestaat sinds 1994. De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat het systeem een aantal nadelen heeft:

- ~~Grootverbruikers betalen in Utrecht relatief veel rioolheffing. Zeker de allergrootste gebruikers betalen relatief veel ten opzichte van wat ze in andere grote gemeenten zouden betalen.~~
- Het is ingewikkeld om het eigenaren- en grootverbruikerstarief gelijk op te laten lopen en toch inhoudelijk te onderbouwen welk deel van de kosten naar de verschillende tarieven gaat.
- Het grootverbruikerstarief is erg gevoelig voor de omvang van het grootverbruik. Als de grootste grootverbruikers hun jaarlijkse grootverbruik weten terug te dringen, dan heeft dat meteen forse consequenties voor de inkomsten uit het grootverbruikerstarief.
- Eigenaren worden niet gestimuleerd via de rioolheffing om watervriendelijke maatregelen te nemen.
- Eénpersoons huishoudens betalen net zoveel rioolheffing als grote gezinnen, terwijl ze minder afvalwater lozen op de openbare riolering.

De wetgeving biedt de mogelijkheid om de rioolheffing te splitsen in een afvalwater- en hemelwaterheffing. In praktijk wordt dit nog weinig toegepast, omdat het complexer is in de inning en in de toerekening van de kosten. Daarnaast zijn er nog geen betrouwbare meters die in halfgevulde rioolleidingen de hoeveelheid water kunnen meten. Dit in tegenstelling tot drinkwaterleidingen die altijd volledig gevuld zijn.

Mogelijke verbeteringen zijn:

- Iedereen afrekenen op het gebruik van drinkwater. In dat geval zetten we de eigenarenheffing om in een gebruikersheffing. Door iedereen die minder dan 250 m3 per jaar gebruikt, hetzelfde tarief te laten betalen benaderen we de huidige systematiek. Een gebruikersheffing geeft ook de mogelijkheid om voor eenpersoonshuishoudens een apart tarief in te voeren. Nadeel is dat deze oplossing geen recht doet aan de hoeveelheid hemelwater die op het riool geloosd wordt.
- Iedereen afrekenen via een eigenarenheffing. Om de huidige systematiek te benaderen kunnen we eigenaren meer laten betalen op basis van de omvang van het perceel, de WOZ –waarde of de hoeveelheid verharding. Grote voordeel van dit systeem is dat de inning zeer eenvoudig is. Nadeel van het systeem is het ontbreken van een relatie met het drinkwatergebruik en daarmee de omvang van het huishouden. Hiermee doen we geen recht aan de hoeveelheid afvalwater die op het riool geloosd wordt.
- Een combinatie van bovenstaande, bijvoorbeeld een gebruikerstarief voor de afvalwaterheffing en een eigenarentarief voor de hemelwaterheffing. Een nadeel hiervan is dat het ingewikkeld is de kosten voor hemelwater en afvalwater te scheiden. Denk hierbij aan de vervangings-enonderhoudskosten van gemengde riolering, personeelskosten of de kosten van straatreiniging.

Beleidskeuze 18:
We starten na vaststelling van deze visie met een onderzoek naar een nieuwe, toekomstbestendige systematiek voor de rioolheffing.

Gezien de nadelen is van de huidige systematiek gaan we onderzoeken of een nieuwe, toekomstbestendige systematiek gewenst en haalbaar is. Het ligt voor de hand om “De vervuiler betaalt” en “klimaatbestendig” als richtinggevend principes te nemen voor een nieuw tariefsysteem voor de rioolheffing. Tenslotte wordt de omvang van het gemeentelijk rioleringssysteem in belangrijke mate bepaald door de hoeveelheid afvalwater en hemelwater die via de riolering en openbare ruimte verwerkt moet worden. Het heeft de voorkeur alle lozers af te rekenen op basis van:

- de hoeveelheid afvalwater die ze op het openbaar riool lozen;
- de hoeveelheid hemelwater die ze niet op eigen perceel kunnen verwerken en dus willen afwentelen op openbare ruimte en openbaar riool;
- een vaste bijdrage in de kosten voor de verwerking van hemelwater en overtollig grondwater vanaf de (verharde) openbare ruimte.

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/waterenriolering

Oktober 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Julia Donker

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Erwin Rebergen

Projectteam
Marit Linckens, Marit van Osch,
Joram van der Schans, Team Water, Riolering & Gemalen

Fotografen
Rebecca Brockbernd, Kristian van der Lek, Erwin Rebergen,
Michiel Rijsdijk, Joram van der Schans, Jos Scholman Infra B.V
Thijs van Veen, Marit Wouters, Roswitha van Zon



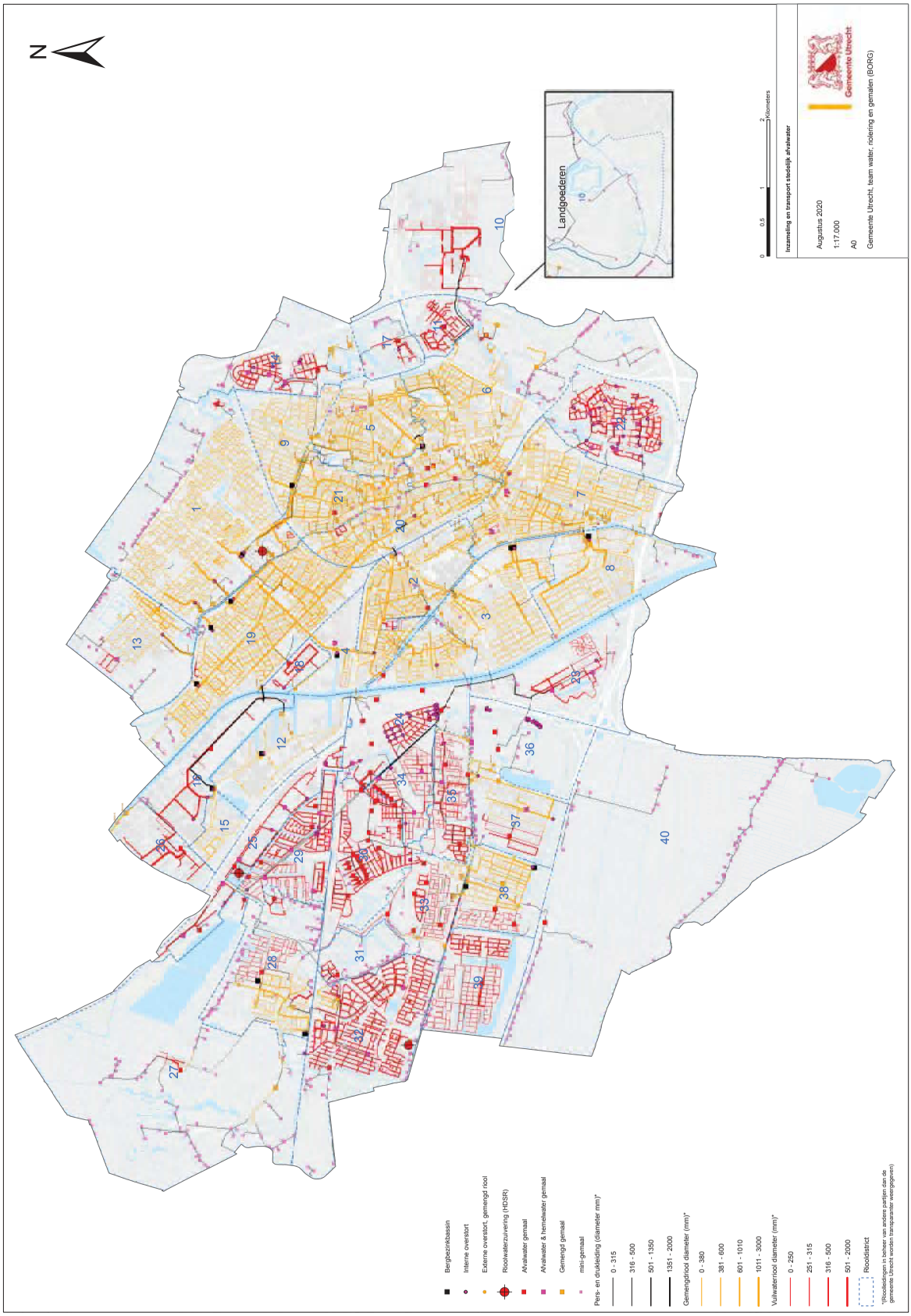
Bijlagen

Bijlage 1: Systeemkaarten
Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050
Bijlage 3: Kaarten wateroverlast
Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak
Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit

Foto: De zwemwaterlocatie De Zeven Stroompjes

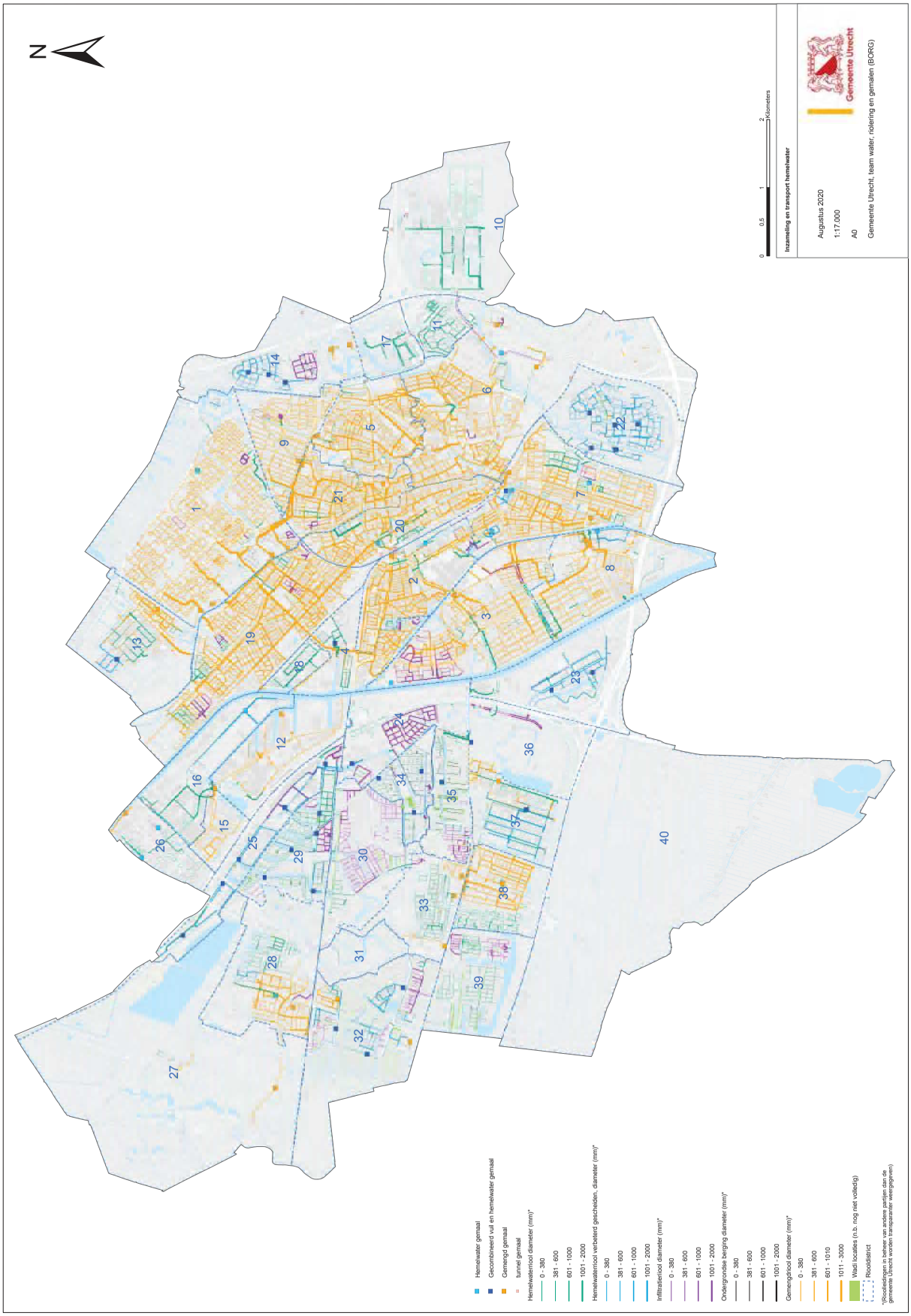
Bijlage 1: Systeemkaarten

Afvalwatersysteem



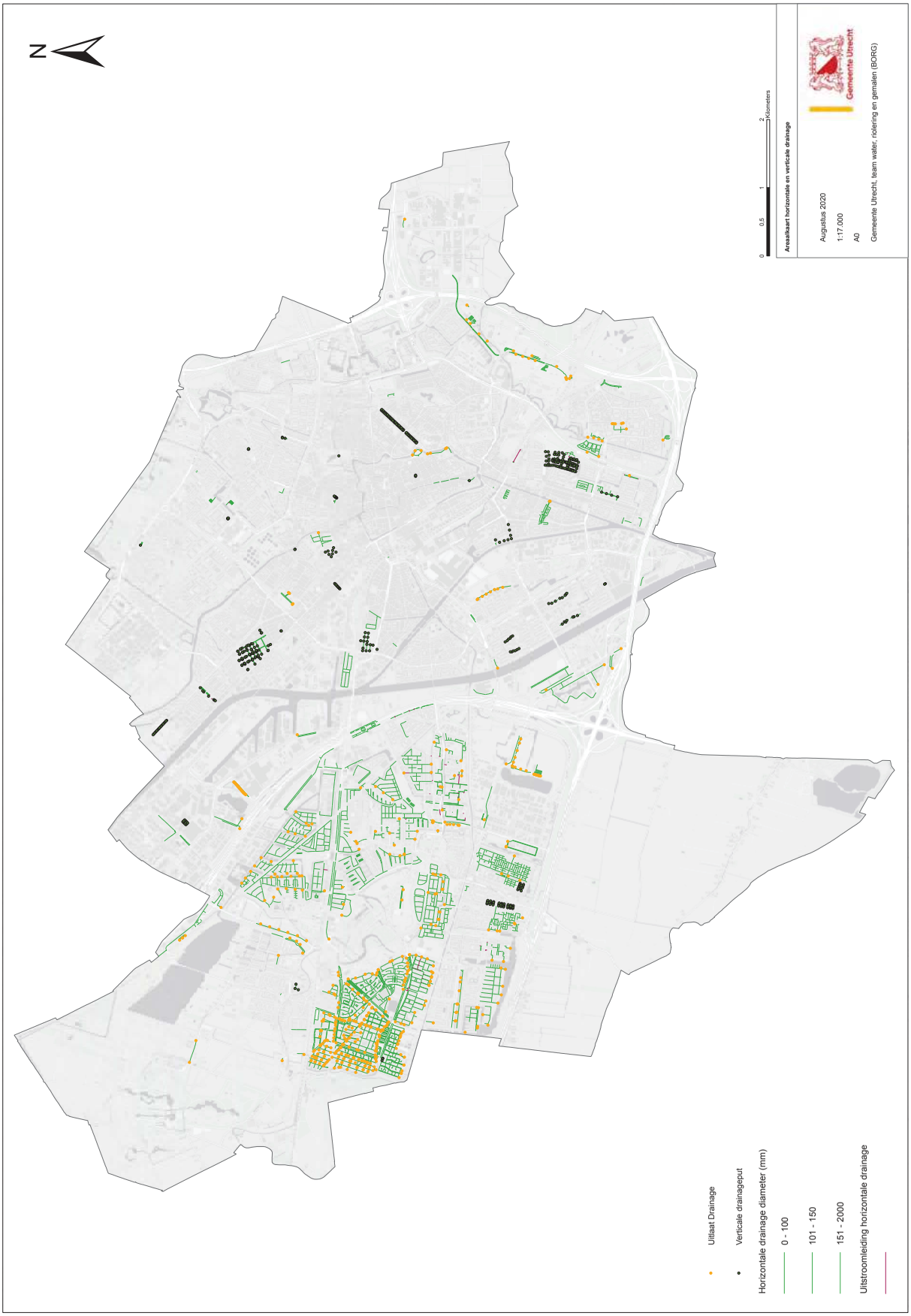
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Hemelwatersysteem



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Ontwateringssysteem

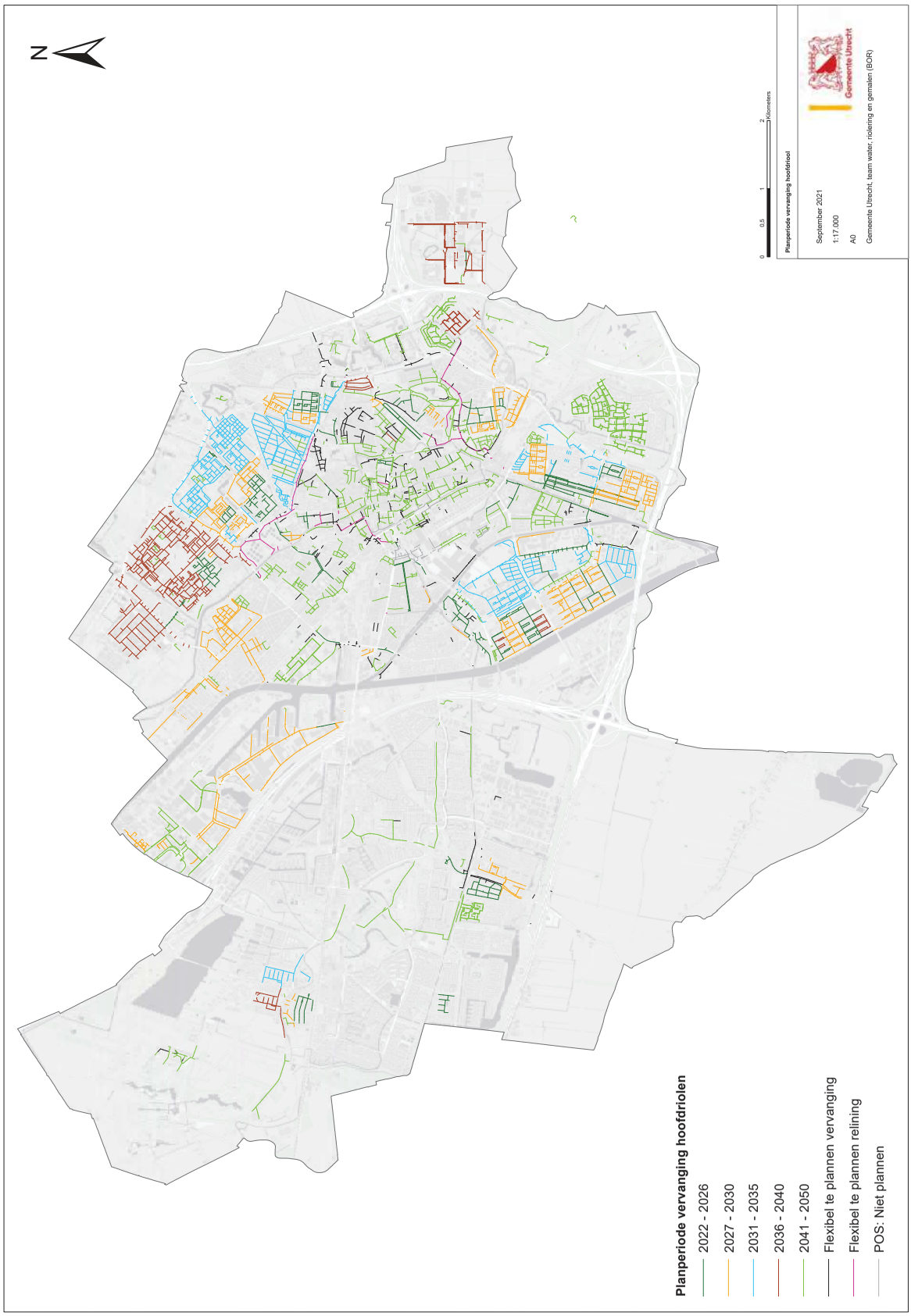


(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Areaalgegevens Utrechts Water- en Rioleringssysteem per 28-04-2021

Type object	Hoeveelheid
Vuilwaterriolering	286 km
Gemengde riolering (vuilwater+hemelwater)	626 km
Hemelwaterriolering (dichte buis) incl. leiding achter overstorten	305 km
Hemelwaterriolering (infiltratiebuis)	75 km
Totaal vrijverval hoofdriolering	**1.292 km**
Kolkaansluitleidingen	261 km
Perceelaansluitleidingen	433 km
Lijngoten	6 km
Pers- en drukriolering	149 km
Drainage	239 km
Duikers	41 km
Watergangen in onderhoud gemeente	246 km
Gemalen	696
Putten	36.007
Straat- en trottoirkolken (incl. Slokops)	87.777
Gemengde overstorten (incl. bergbezinkbassins)	156
Bergbezinkbassins	18

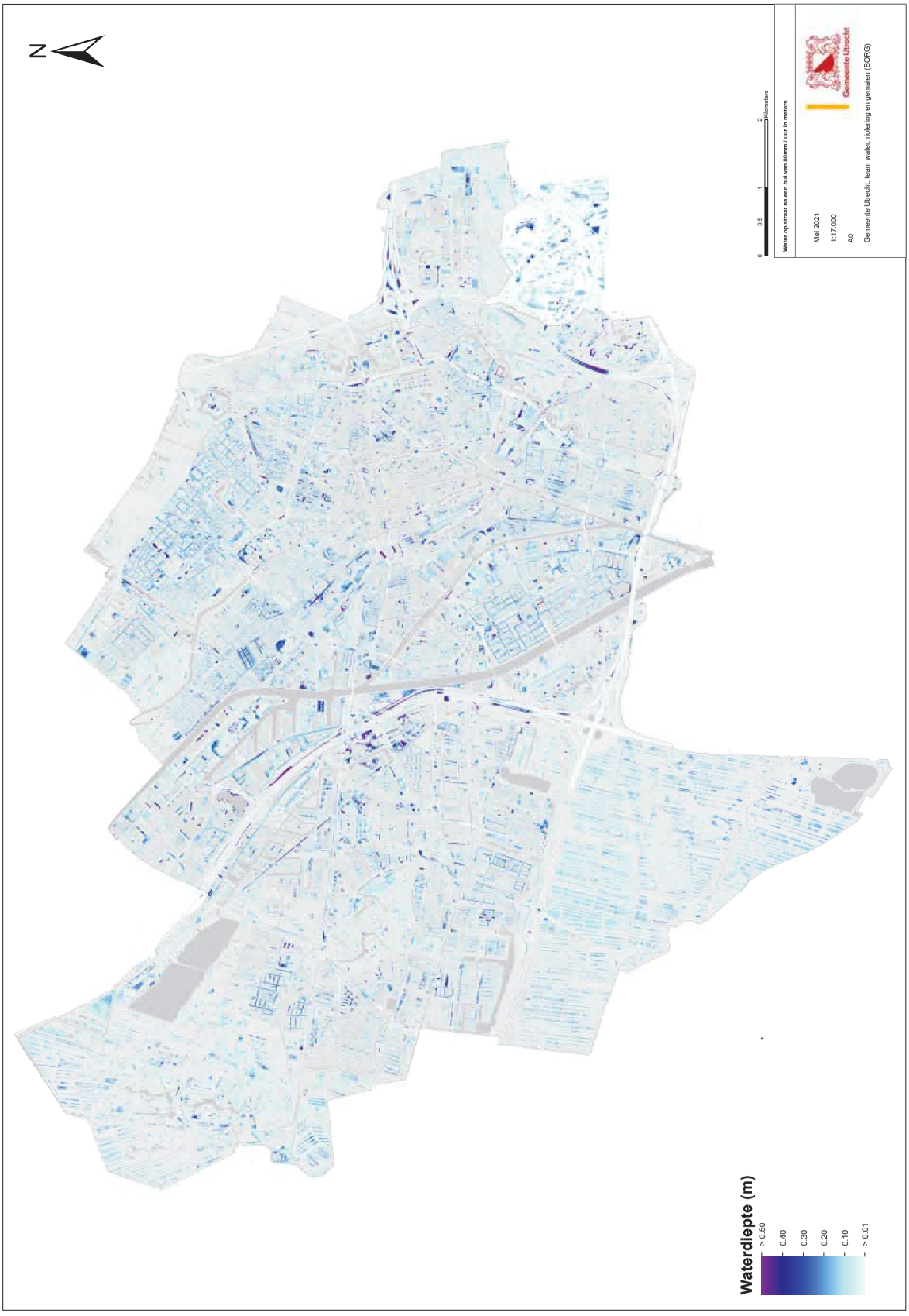
Bijlage 2: Rioolvervangingskaart 2022-2050



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

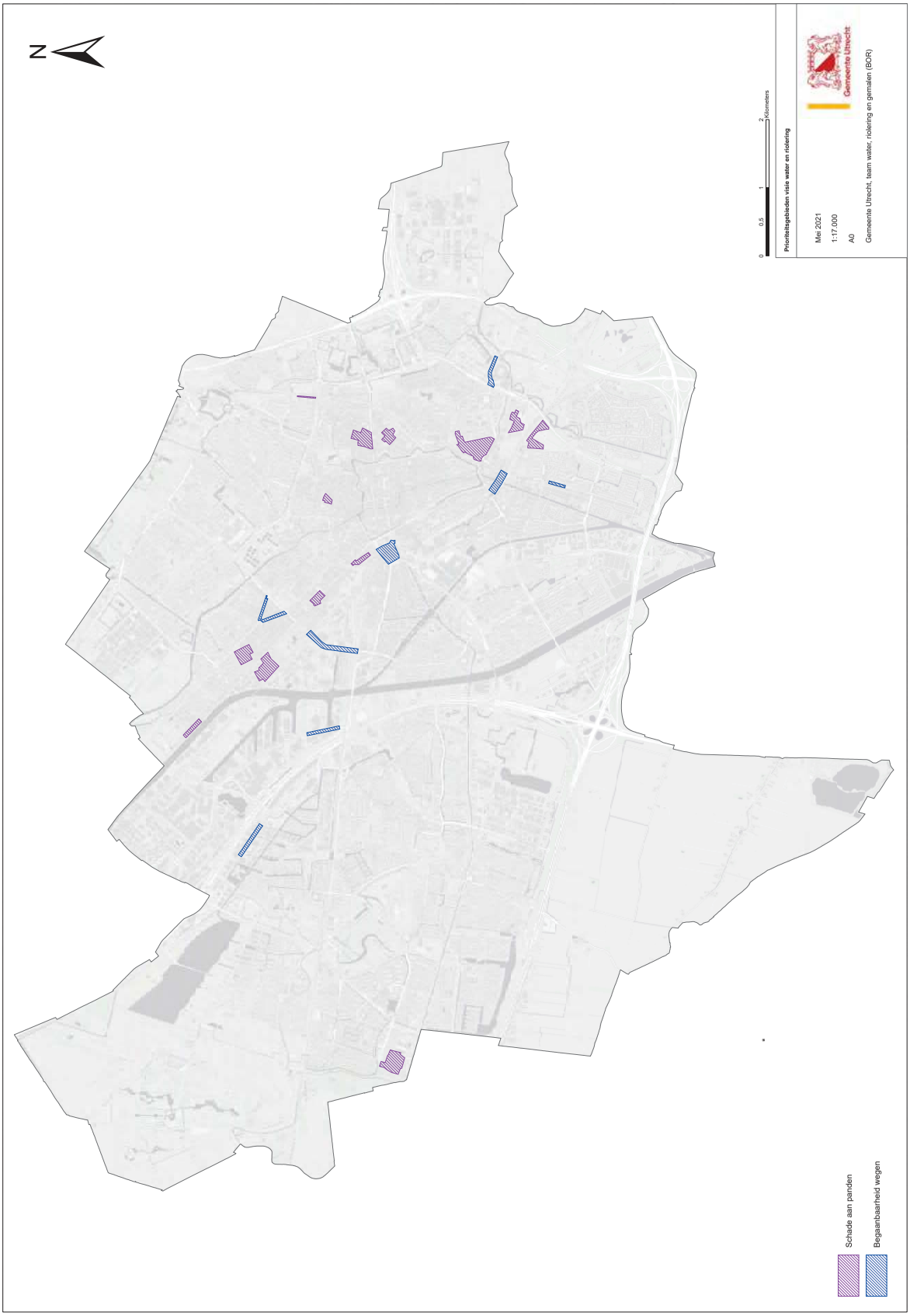
Bijlage 3: Kaarten wateroverlast

Water op straat na 80mm neerslag



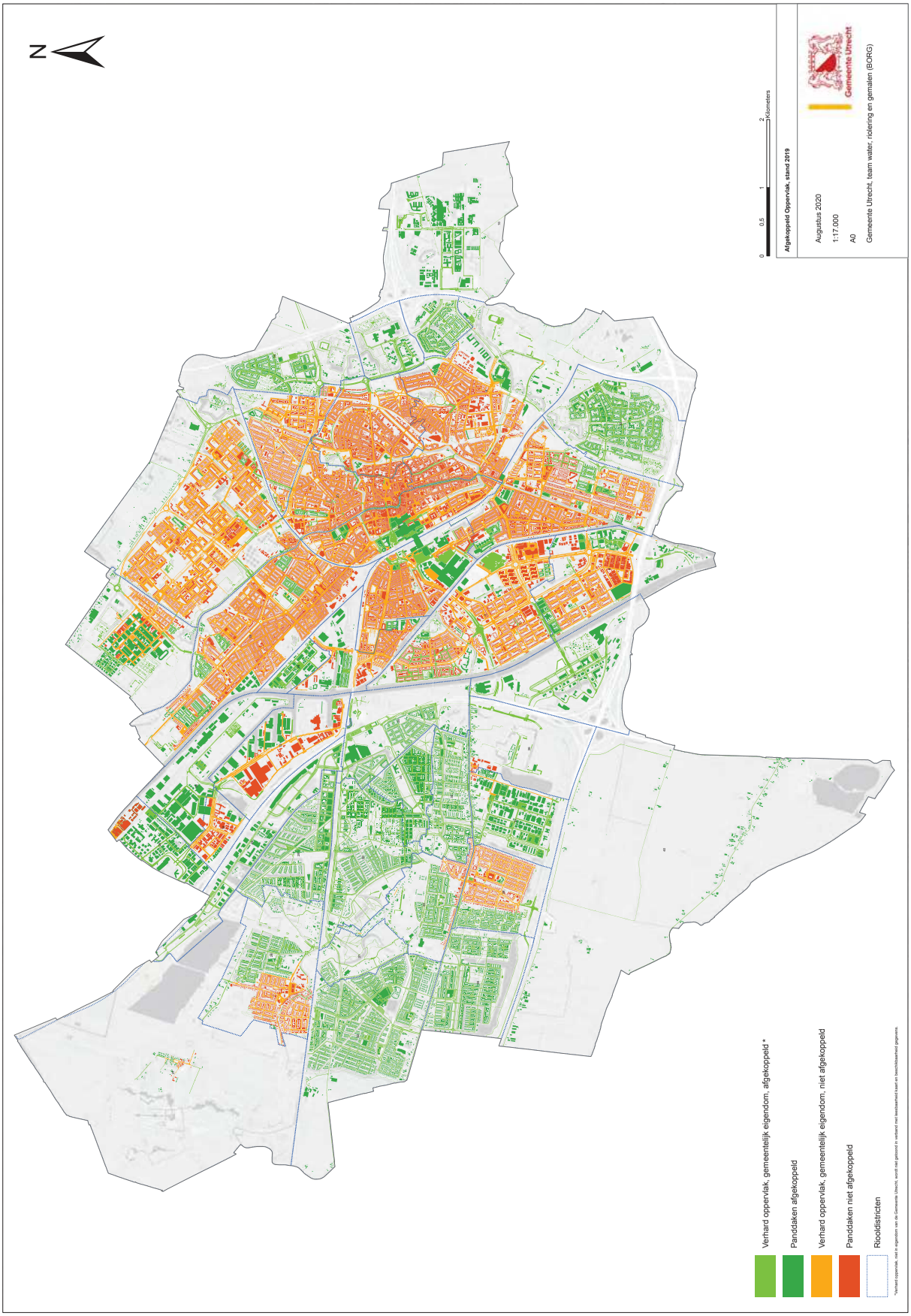
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Prioriteitsgebieden wateroverlast



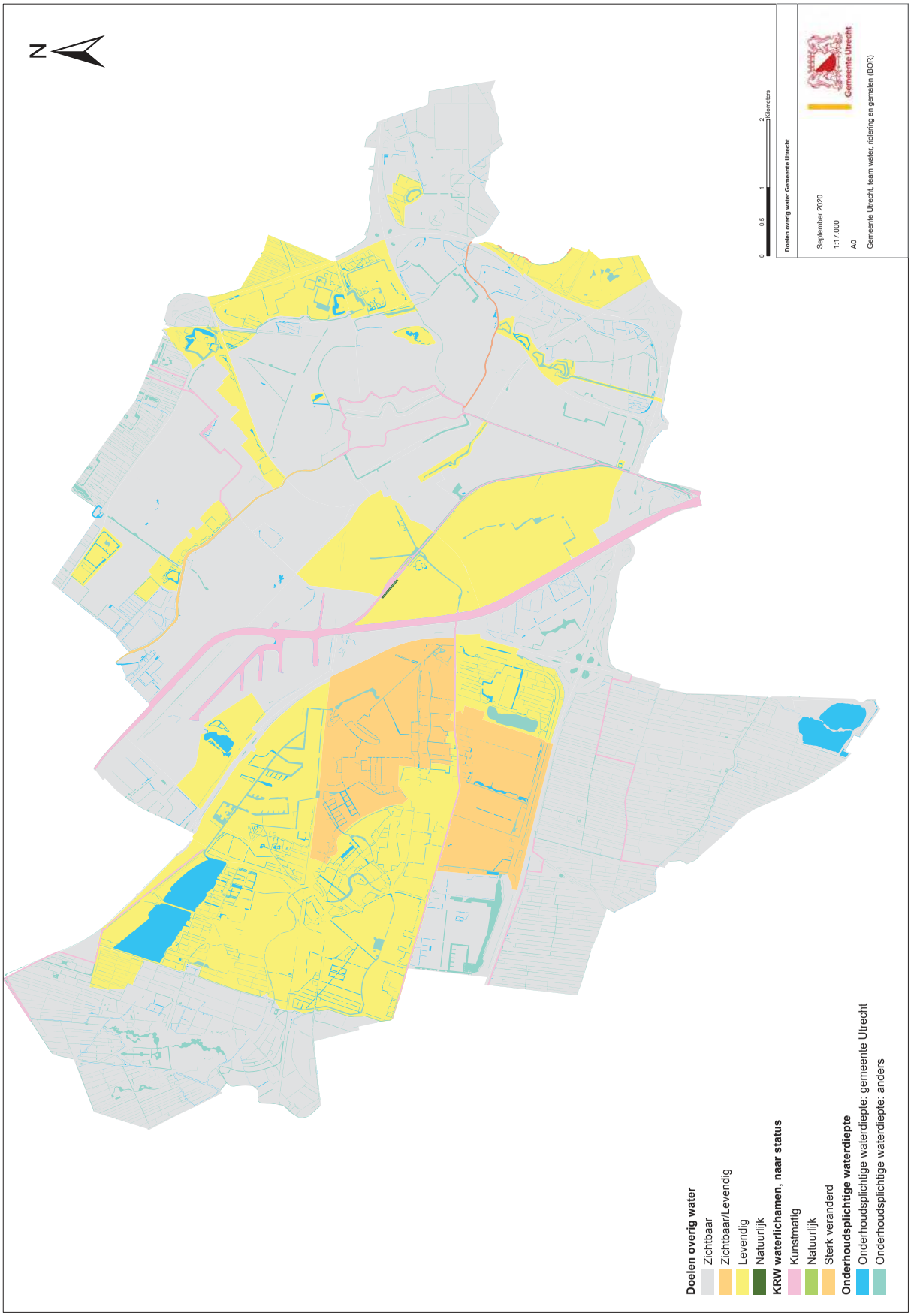
(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bijlage 4: Nog af te koppelen oppervlak



(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)

Bijlage 5: Ambities oppervlaktewaterkwaliteit

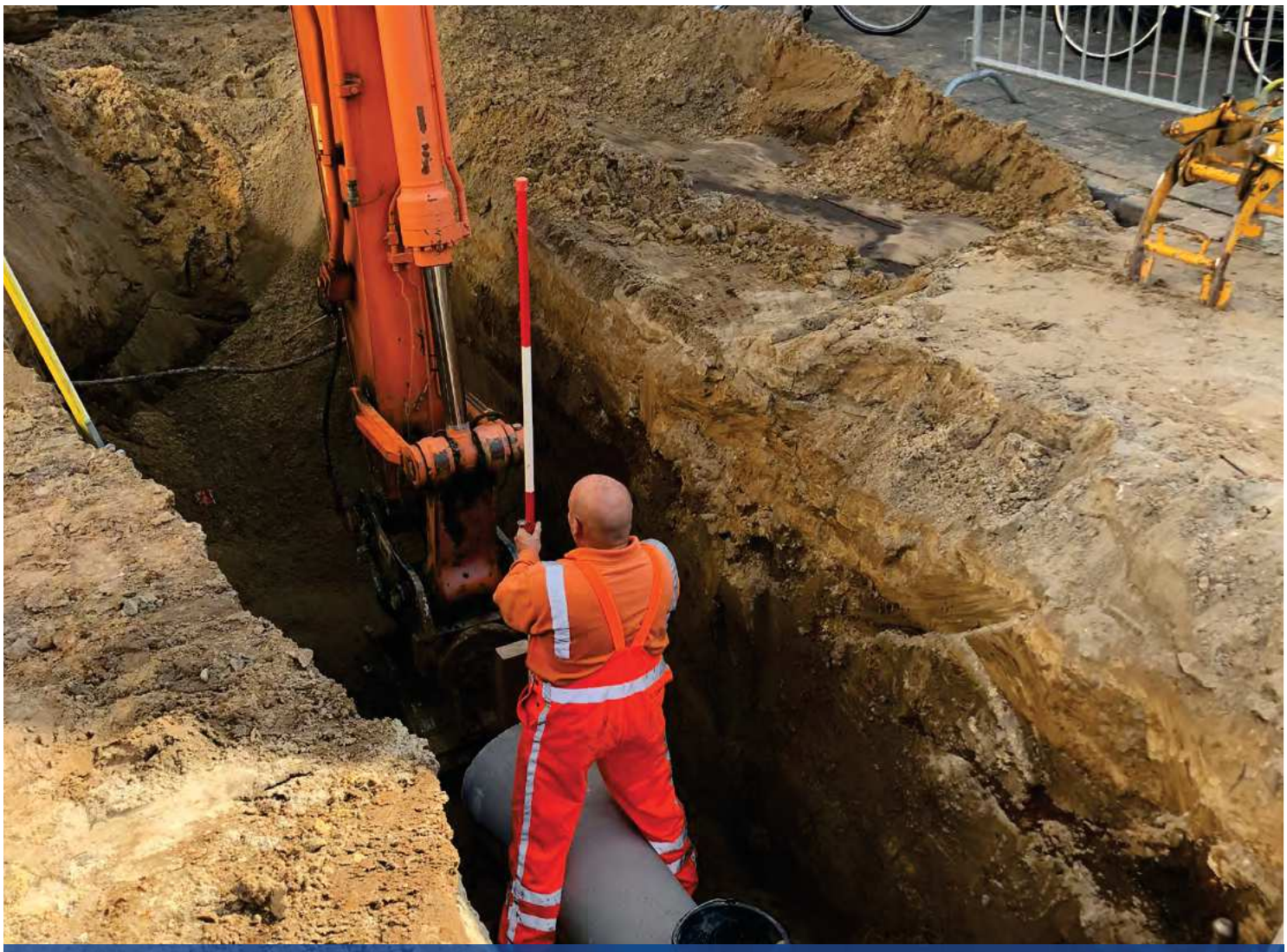


(Klik op kaart om deze in een nieuw venster te openen)



Programma

Water en Riolering Utrecht 2022-2026



Rioolvervanging als drijvende kracht achter de vernieuwing van de openbare ruimte

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
waterenriolering

Inhoud

Samenvatting 3

1. Inleiding 5
- Aanleiding 6
- Leidende principes 6
- Proces 7
- Leeswijzer 7

2. Afvalwater 8
- Groei van de stad, toename afvalwateraanbod 9
- Groot onderhoud en vervanging vrijverval riolering 9
- Groot onderhoud en vervanging rioolgemalen en mechanische riolering 11
- Dagelijks onderhoud 11
- Verminderen rioolvreemd water 12
- Fossiel arme energie 12
- Circulaire stad 13
- Financiën 13

3. Hemelwater 14
- Aanpak knelpunten hemelwatersysteem 15
- Hemelwater vasthouden en benutten waar het valt 16
- Financiën 19

4. Grondwateroverlast 20
- Te hoge grondwaterstand 21
- Te lage grondwaterstand 22
- Bemalingen en warmte koude opslag 22
- Financiën 23

5. Oppervlaktewater 24
- Beheer en onderhoud 25
- Groot onderhoud: baggeren 25
- Verbeteren oppervlaktewaterkwaliteit 26
- Energie uit oppervlaktewater 29
- Financiën 30

6. Middelen 31
- Personeel 32
- Kostenontwikkeling 2022-2026 32
- Ontwikkeling rioolheffing 33

Bijlagen 36
- Bijlage 1 Inversteringsplanning riolering 2022 – 2026 37
- Bijlage 2 Beleid en onderzoek 39
- Bijlage 3 Bijdrageregeling niet-rioleringsprojecten 40
- Bijlage 4 Indicatoren 42
- Bijlage 5 Baggerprogramma 46



Het vervangen van een duiker door een brug in Lunetten

Samenvatting

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. De Visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. Bij deze Visie hoort een Programma Water en Riolering, waarin wij jaarlijks de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en kostendekking beschrijven voor een periode van vijf jaar. Met de indeling sorteren we voor op de invoering van de Omgevingswet. Het Programma Water en Riolering vormt samen met de Visie Water en Riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019.

Onze ambitie is om het water- en rioleringssysteem in Utrecht gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Hiermee leveren we een bijdrage aan maatschappelijke opgaven voor de stad, waarvan de belangrijkste zijn:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Daarbij willen we dat iedereen (bewoners, bedrijven, gebruikers) hiervan profiteert en aan bijdraagt.

Voor 2022-2026 zijn de belangrijkste activiteiten die voortkomen uit de diverse programma's:

A. Het in de periode 2022-2026 vervangen van 41,5 km riolering oplopend van 6,2 km in 2022 naar 10,7 km in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering

B. Het in de periode 2022-2026 afkoppelen van 66,5 ha verhard oppervlak oplopend van 11 ha in 2022 naar 16 ha in 2026 conform de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering.

C. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het Programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen.
D. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed.
E. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren.
F. Het baggeren van het oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft conform het met HDSR afgesproken meerjaren baggerplan.
G. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026 voor het uitvoeren van alle opgenomen activiteiten inclusief de gevolgen voor het rioolheffingstarief, waarbij de daadwerkelijke kostenontwikkeling nog steeds jaarlijks door de Raad wordt bepaald bij de vaststelling van de Programmabegroting.

Het programma 2022-2026 bedraagt ongeveer € 235 miljoen, waarvan € 80 miljoen voor het reguliere beheer en onderhoud inclusief subsidies en personeelskosten, 6 miljoen voor groot onderhoud en € 100 miljoen aan vervangings- en verbeteringsinvesteringen. De resterende kleine € 50 miljoen gaat op aan de bijdrage aan de straatreiniging, de bijdrage aan het btw-compensatiefonds, de kosten voor de inning van de rioolheffing en de bijdrage aan de algemene kosten van de gemeentelijke organisatie.

De verwachte jaarlijkse kostenstijging is ongeveer 3% (exclusief inflatie) en valt daarmee in de bandbreedte van 2 tot 4% die in de Visie Water en Riolering is aangegeven. Omdat de stad blijft groeien en daarmee het aantal rioolheffing betalende gebouweigenaren stijgt is de verwachte jaarlijkse stijging van de rioolheffing lager. De verwachting is dat de stijging in de periode 2023-2026 jaarlijks tussen de 2 en 2,5 % zal liggen. Dit is exclusief verrekening van de inflatie. Ook dit past binnen de bandbreedte van 1,5 tot 2,5% die in de Visie Water en Riolering is opgenomen. In 2022 blijven de tarieven gelijk aan 2021, zoals voorgesteld in de Programmabegroting 2022.

Zoals aangekondigd in de Visie Water en Riolering starten we een onderzoek naar een meer toekomstbestendige grondslag voor de rioolheffing wat meer recht doet aan het principe van “de vervuiler betaalt”.



1

Inleiding

Het Programma Water en Riolering Utrecht 2022-2026 beschrijft welke activiteiten in de periode 2022-2026 gepland staan om invulling te geven aan de gemeentelijke zorgplichten en het beleid zoals verwoord in de Visie Water en Riolering Utrecht.

Foto: De aanleg van geveltuinen tijdens Burendag 2021 in de Prinses Beatrixslaan

1.1 Aanleiding

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Dit Programma Water en Riolering 2022-2026 bevat de voorgenomen activiteiten voor de periode 2022-2026 om invulling te geven aan de zorgplichten. Het programma komt voort uit de Visie Water en Riolering, waarin het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten is vastgelegd. De Visie Water en Riolering en het Programma Water en Riolering 2022-2026 vormen samen het wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en komen daarmee in de plaats van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De planverplichting voor het hebben van een Gemeentelijk Rioleringsplan vervalt met de invoering van de Omgevingswet (naar verwachting per 1 juli 2022). Vanaf dat moment moet het beleid een plek krijgen in de gemeentelijke omgevingsvisie, maatregelen en middelen in het omgevingsprogramma en de regels in het omgevingsplan. Door het beleid nu al vast te leggen in een visie en de maatregelen en middelen in een programma geven we al invulling aan de systematiek van de Omgevingswet. Ook geeft het programma invulling aan artikel 2 en 17.2 van de gemeentelijke financiële verordening, waarin is vastgelegd dat de gemeente beschikt over een programmabegroting en minimaal om de vier jaar een nota rioleringsplan vaststelt.

Het Programma Water en Riolering 2022-2026 beschrijft de activiteiten waarmee we invulling geven aan de gemeentelijke zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook beschrijft het programma de activiteiten die wij uitvoeren om het oppervlaktewater gezond te houden dat bij de gemeente in onderhoud is. Tot slot geeft het programma de gevolgen van alle activiteiten aan voor de ontwikkeling van de gemeentelijke rioolheffing die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld bij de programmabegroting.

Het Programma Water en Riolering wordt in de toekomst jaarlijks geactualiseerd en als onderdeel van de Voorjaarsnota vastgesteld. De wijze waarop en de vorm waarin zijn nog in ontwikkeling.

1.2 Ambitie

Utrecht wil een gezonde stad zijn voor iedereen. Voor het water- en rioleringssysteem in Utrecht is daarbij onze ambitie om dit gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen te houden. Dit betekent dat we streven naar:

- De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
- Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Daarbij willen we dat iedereen (bewoners, bedrijven, gebruikers) hiervan profiteert en aan bijdraagt.

Voor de verdere uitwerking van onze ambitie en de bijbehorende beleidskeuzes verwijzen we naar de Visie Water en Riolering Utrecht.

1.3 Leidende principes

Voor dit programma hanteren we de leidende principes uit de gemeentelijke Visie Klimaatadaptatie, de Visie Water en Riolering en de Nota Beheer Openbare Ruimte. Dit betekent dat we bij ingrepen in de openbare ruimte de volgende principes hanteren:

- We houden stromen apart, ofwel we ontvlechten het afval- en hemelwatersysteem waar het kan.

- We vergroten de sponswerking van de stad door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit doen we via het principe “Groen tenzij”, ofwel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zo veel mogelijk groene maatregelen. We volgen hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater.
- We benutten alle ruimte. We streven ernaar zoveel mogelijk functies te combineren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Denk hierbij aan het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, waterinfiltratie en groen via wadi’s, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen.
- We respecteren het natuurlijke systeem en zorgen conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water ervoor dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechterd.

Om de door ons gewenste situatie te bereiken hanteren we de volgende leidende principes voor de realisatie;

- We geven als gemeente het goede voorbeeld, ofwel we beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed.
- We gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren.
- We gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig in te richten en via werk met werk maken andere maatschappelijke ambities te realiseren (principe van ontwikkelend beheer).
- We stimuleren bestaande bouw en openbare ruimte door voorlichting, facilitering en subsidiering om de gewenste transities te realiseren. Verplichting is alleen aan de orde bij nieuwbouw en ingrijpende verbouwingen.

1.4 Proces

Bij het opstellen van het programma is nauw samengewerkt en afgestemd met de andere belangrijke gemeentelijke programma’s die invloed hebben op de openbare ruimte, zoals het Meerjarenperspectief Ruimte en het programma Beheer Openbare Ruimte. Daar waar het gaat om het beïnvloeden van de andere eigenaren in Utrecht werken we vooral samen met de programma’s energie, circulair, groen en vastgoed. Daarnaast zijn de relevante onderwerpen uit het programma afgestemd met de zuiveringsbeheerder (Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en de waterkwaliteitsbeheerders (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat).

Conform de gemeentelijke Participatie- en inspraak Verordening 2019 is de Visie Water en Riolering ter inzage gelegd, waarbij tevens voldaan is aan de procedure voor vaststelling Omgevingsvisie onder de toekomstige Omgevingswet (3.4 Awb). Omdat het Programma Water en Riolering 2022-2026 uitwerking is van de visie en geen eigen beleidskeuzes bevat is het programma niet ter inzage gelegd.

1.5 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 t/m 5 worden achtereenvolgens de belangrijkste activiteiten op afvalwater, hemelwater, grondwateroverlast en oppervlaktewater beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de benodigde middelen (personeel en financiën) en de gevolgen voor het rioolheffingstarief. De bijlagen bevatten een overzicht van de geplande rioleringsinvesteringen, het beleid- en onderzoeksprogramma, nieuwe spelregels voor bijdragen aan niet-rioleringsprojecten, nieuwe indicatoren om de voortgang te monitoren en het gemeentelijke baggerprogramma.



2

Afvalwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht om afvalwater in te zamelen en te transporteren naar de zuivering. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een groot aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn:

- Inspelen op de groei van de stad
- Vervanging vrijvervalriolering
- Groot onderhoud rioolgemalen en mechanische riolering
- Dagelijks onderhoud
- Bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, energietransitie en de circulaire stad

Deze beschrijven we in dit hoofdstuk.

Foto: Het reinigen van het Bergbezinkbassin in de Fransiscusdreef

2.1 Groei van de stad, toename afvalwateraanbod

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

De stad is de afgelopen jaren flink gegroeid. Daarmee is ook de hoeveelheid afvalwater toegenomen. In de periode 2016-2020 kwamen er bijna 7.000 rioolaansluitingen bij waarop circa 20.000 inwoners zijn aangesloten, ofwel elk jaar een toename van 0,9 miljard liter afvalwater. Daarnaast nam de geregistreerde hoeveelheid afvalwater van bedrijven en kantoren met ruim 30% toe tot 3,2 miljard liter per jaar. Een groei van 0,8 miljard liter ten opzichte van 2016.

Naast het afvalwateraanbod groeide het gemeentelijke vrijverval rioolstelsel de afgelopen vier jaar met 110 km tot bijna 1.300 km. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) sloot de rioolwaterzuivering in het noorden van Lageweide. Dit afvalwater gaat nu naar de zuivering van Leidsche Rijn op bedrijventerrein De Wetering. De vernieuwing van de grootste zuivering van de stad door HDSR aan de Brailledreef werd in 2019 afgerond.

Wat gaan we de komende jaren doen

De stad groeit de komende jaren in hoog tempo door. In de Visie Water en Riolering hebben we al in hoofdlijnen aangegeven wat dit betekent voor de benodigde capaciteit van de zuiveringen. Samen met HDSR, verantwoordelijk voor de zuiveringen, werken we het huidige en verwachte toekomstige afvalwater- en hemelwateraanbod per hoofdrioolgemaal en per zuivering verder uit. De kosten van dit onderzoek dekken we uit het budget voor beheer en onderzoek (zie paragraaf 6.2). Op basis daarvan besluiten we of en zo ja welke aanpassingen nodig zijn in het afvalwatersysteem en bij de zuiveringen. Afhankelijk van de uitkomsten actualiseren we de in 2014 gemaakte afspraken met HDSR over onze aanvoer naar de diverse zuiveringen op ons grondgebied zoals vastgelegd in het onderlinge afvalwaterakkoord.

2.2 Groot onderhoud en vervanging vrijverval riolering

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij vaststelling van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 hebben we besloten voor de gemiddelde theoretische levensduur van de vrijvervalriolering voortaan uit te gaan van 70 jaar (was 60 jaar). Dit gaf de mogelijkheid de jaarlijks te vervangen lengte riolering terug te brengen naar 5 km. De afgelopen planperiode 2016-2020 is dit beleid voortgezet. In totaal is de afgelopen vijf jaar ruim 18 km vrijvervalriolering vervangen: Hiermee is de doelstelling van 25 km ofwel 5 km per jaar niet gehaald.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Lengte vervangen riolering (km)	4,3	3,1	4,6	4,0	2,1	18,4

Tabel 2.1: Lengte vervangen riolering in km periode 2016-2020

De belangrijkste oorzaken hiervoor waren de geringe personele bezetting bij de organisatieonderdelen die de werken moesten voorbereiden en de wens de rioolvervangingen zoveel mogelijk onderdeel te laten zijn van integrale herinrichtingen. Specifiek voor 2020 en 2021 geldt dat de voorbereiding van veel projecten is vertraagd door de coronacrisis, waardoor de start van de uitvoering is doorgeschoven naar volgende jaren. Belangrijke werken die de afgelopen vier jaar zijn uitgevoerd zijn de grootschalige rioolvervanging in De Meern, de belangrijke toegangswegen van Vleuten (Schoolstraat, Wilhelminalaan, Stationsstraat en Pastor Ohllaan), de Petemoederslaan e.o. in Ondiep, het Queeckhovenplein en omgeving in Zuilen, de Oudwijkerdwarsstraat in Oost en de Jongeriusstraat bij de Loevenhoutsedijk.

Bij die laatste drie projecten is gelijktijdig de afval- en hemelwaterstroom gescheiden. Tot slot hebben we het transportriool in de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan in Oog in Al intern verstevigd (relining).

Anno 2020 is slechts 15 km riolering ouder dan 70 jaar. Ondanks dat de vervangingsdoelstelling de afgelopen jaren niet is gehaald, is nog geen sprake van een aanzienlijke vervangingsachterstand en daarmee achterstallig onderhoud.

Wat gaan we de komende jaren doen

Zoals beschreven in de Visie Water en Riolering is het noodzakelijk om de komende jaren de vervangingsinspanning te verhogen om het gemeentelijke rioolstelsel op orde te houden. In de visie kiezen we ervoor de jaarlijkse vervangingsinspanning in 15 jaar van 5 naar 18 km per jaar te laten gaan. Hierbij streven we ernaar om zoveel mogelijk werk met werk te maken en daar te vervangen waar we een impuls kunnen geven aan de gewenste vernieuwing van de openbare ruimte. De afgelopen drie jaar hebben we de personele capaciteit fors uitgebreid om invulling te kunnen geven aan deze doelstelling. Dit zetten we de komende planperiode voort. Daarnaast plannen we de rioolvervangingen sinds 2020 veel verder vooruit, omdat werk met werk maken een langere voorbereidingstijd vraagt. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat de planvorming van integrale projecten minimaal 3 jaar vraagt. Vandaar dat pas vanaf 2023 de toename van de rioolvervangingen ook pas daadwerkelijk zichtbaar zal worden. Deze aanpak resulteert in de geprogrammeerde vervangingsdoelstelling in tabel 2.2. Hieronder valt ook het relinen van sommige grote transportriolen.

	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Geprogrammeerde lengte te vervangen riolering (km)	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7	41,5

Tabel 2.2 Geprogrammeerde lengte te vervangen riolering periode 2022-2026

Voor de vertaling van het vervangingsprogramma in concrete projecten hebben we vanuit het principe van ontwikkelend beheer uitgebreid afgestemd met de programma's stedelijke ontwikkeling, mobiliteit, groen en groot onderhoud openbare ruimte. Deze afstemming heeft geresulteerd in een groot aantal integrale projecten waar we de komende vijf jaar gezamenlijk de openbare ruimte aanpakken en het riool vernieuwen. Een overzicht van deze projecten is opgenomen op de kaart en in de tabel in bijlage 1. Sinds 2020 volgen we voor deze projecten het Utrechts Plan Proces 4 inclusief een bestuurlijk vastgestelde Startnotitie. De rioolvervangingen in het Rubenskwartier, het Amazonekwartier en Welgelegen zijn hiervan de eerste voorbeelden.

Het uitgangspunt bij de rioolvervanging is dat we zoveel mogelijk werk met werk maken (ontwikkelend beheer). We sluiten aan bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beheeropgaves. Werk met werk maken betekent ook dat we ons bij vervanging inspannen om onze objecten en systemen te laten voldoen aan de actuele doelstellingen voor de maatschappelijke opgaves, te weten klimaatadaptatie, circulair, duurzame energie en natuurinclusief. Bij veel projecten is de rioolvervanging zowel qua ingreep als financieel de drijvende kracht achter de gewenste vernieuwing van de openbare ruimte.

In de begroting voor de komende jaren zijn we uitgegaan van een eenheidsprijs voor de vervanging van € 1.720,- per strekkende meter. Deze prijs is gebaseerd op een reguliere vervangingsprijs van € 1.320,- per strekkende meter en een toeslag van € 400,- per strekkende meter om de gewenste transities in het systeem door te voeren. De toeslag is gebaseerd op een eenheidsprijs van € 40,- per af te koppelen m2 verhard oppervlak en gemiddeld 10 m2 aangesloten verharding per strekkende meter te vervangen riool. De komende jaren gaan we ervaren of dit budget en met name de toeslag toereikend is. Naar verwachting is dit sterk afhankelijk van de bijdrages die andere programma's inbrengen en beschikbaar is vanuit externe financieringsbronnen en zal dit per project dus sterk kunnen verschillen. Het actualiseren van de te hanteren eenheidsprijs is dus ook onderdeel van de jaarlijkse actualisatie van het programma. Het geprogrammeerde budget voor de rioolvervangingen is weergegeven in tabel 2.3.

2.3 Groot onderhoud en vervanging rioolgemalen en mechanische riolering

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Afgelopen planperiode zijn de hoofdrioolgemalen Kardinaal de Jongweg, Lange Hagelstraat en Korte Baanstraat, de drie grootste rioolgemalen in de stad, volledig gerenoveerd. Medio 2021 zijn de renovatiewerkzaamheden aan het rioolgemaal Europalaan afgerond, waarbij meteen een groen dak is aangelegd.

Wat gaan we de komende jaren doen

We gaan door met het groot onderhoud van de hoofdrioolgemalen. De komende jaren renoveren we de hoofdrioolgemalen Cambridgelaan (Utrecht Sciencepark), Fuchslaan (Tuindorp), Neutronweg, Atoomweg en Isotopenweg (Lageweide), Rio Brancodreef (Overvecht-Noord) en Kanaalweg (Transwijk), evenals de rioolgemalen Rijnsweerd Noord en Zuid, Lunetten Noord, Midden en Zuid, Manitobadreef en Vlampijpstraat. Ook starten we de planvorming voor de renovatie van alle overige rioolgemalen in de stad inclusief de druk- en persriolering. In elk geval gaan we de komende vijf jaar de mechanische installatie van de drukrioolgemaaltjes langs de Koningsweg/Rijndijk, Voordorpsedijk, Weg naar Rhijnauwen, Europaweg, Rijsstraatweg/Zandweg en Thematerweg/Smalle Themaat inspecteren en waar nodig vervangen. Alle geplande werkzaamheden zijn weergegeven op de kaart in bijlage 1.

2.4 Dagelijks onderhoud

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

In 2017 hebben we het afhandelen van meldingen opnieuw aanbesteed. Het gaat hier vooral om het verhelpen van verstoppingen van straatkolken en verstopte huisaansluitingen. In 2018 is de aannemer gestart met een grote preventieve onderhoudsronde bij alle 80.000 straat- en trottoirkolken in de stad. Deze rond is in 2019 nagenoeg afgerond. De aanbesteding heeft tot op heden een aanzienlijk kostenvoordeel opgeleverd. In 2020 hebben we het Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS) in gebruik genomen. Hiermee kunnen we het beheer en onderhoud beter baseren op alle beschikbare data en daarmee het assetmanagement beter vormgeven.



De zuigmondenkelder van gemaal Rio Brancodreef voor en na het reinigen

Wat gaan we komende planperiode doen

We zetten het beleid door om door risicogestuurd beheer en het gebruik van data het beheer en onderhoud van onze riolen en rioolgemalen te optimaliseren. De komende planperiode besteden we het planmatig reinigen en repareren van de vrijvervalriolering opnieuw aan. Ook voeren we de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan het rioolstelsel uit om deze weer in goede staat te brengen.

De begroting voor het dagelijks onderhoud in de komende jaren is opgenomen in tabel 2.3. Dit bedrag is inclusief de onderhoudskosten voor de voorzieningen voor hemelwater, voor de drainage om grondwateroverlast te voorkomen en voor de duikers in het oppervlaktewater.

2.5 Verminderen rioolvreemd water

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Rioolvreemd water is water dat zo schoon is dat zuivering op een rioolwaterzuivering niet nodig en daarmee ongewenst is. Het gaat hierbij om schoon hemelwater, intredend grondwater via lekke rioolbuizen en intredend oppervlaktewater via te laag gelegen of lekkende overstortdrempels en lozingen van bemalingswater op de riolering. Het laatste onderzoek naar rioolvreemd water hebben we tien jaar geleden uitgevoerd. Naar aanleiding van dit onderzoek hebben we diverse lekkende overstortdrempels aangepakt, waardoor de hoeveelheid rioolvreemd water sterk is teruggedrongen.

Vijf jaar geleden hebben we onderzocht of we de lozingen van bemalingswater op de riolering konden terugdringen door deze lozingen te gaan beprijzen. Uit het onderzoek bleek echter dat de jaarlijkse administratieve kosten om beprijzing in te voeren groter zouden zijn dan de jaarlijkse inkomsten. Om die reden hebben we de beprijzing niet ingevoerd.

Wat gaan we komende jaren doen?

Komende planperiode gaan we samen met waterschap HDSR het eerder uitgevoerde onderzoek naar rioolvreemd water actualiseren. De kosten van dit onderzoek dekken we uit het budget voor beheer en onderzoek (zie paragraaf 6.2). Daarnaast voeren we een onderzoek uit naar de grondslag van de rioolheffing, waarbij we opnieuw de beprijzing van lozingen van bemalingswater op de riolering overwegen.

2.6 Fossiel arme energie

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij de inkoop van energie voor onze rioolgemalen hebben we gekozen voor een leverancier die zijn energie haalt uit duurzame bronnen.

Wat gaan we komende jaren doen?

Komende planperiode ondernemen we de volgende activiteiten:

- Op basis van het te ontwikkelen afwegingskader in de dakenvisie bepalen of we de daken van de hoofdrioolgemalen gebruiken voor de winning van zonne-energie en/of waterberging met groene daken.
- We voeren onderzoeken uit naar de haalbaarheid van riothermie (energie uit rioolwater). We brengen de potentie in beeld door te kijken waar er voldoende warmte gewonnen kan worden en verkennen we of er eventuele afnemers in de buurt zijn. Ook onderzoeken we of het kansen biedt als we riothermie meekoppelen met rioolvervangingsprojecten.
- We volgen het gemeentelijke energie- en inkoopbeleid t.a.v. de energievoorziening voor ons wagenpark en onze rioolgemalen.

2.7 Circulaire stad

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij de inkoop van onze rioolbuizen was het hergebruik van materiaal één van de aanbestedingscriteria. Alle betonnen rioolbuizen bestaan nu voor minimaal 10% uit hergebruikt materiaal. Daarnaast worden oude rioolbuizen die worden vervangen afgevoerd naar een erkende verwerkingsinrichting. Het puin wordt hier verwerkt tot hoogwaardige en gecertificeerde grind- en zandvervangers door middel van zeven, wassen en breken. Deze grind- en zandvervangers worden toegepast in de wegenbouw of in de beton- en asfaltindustrie. Ook wordt betongranulaat toegepast als funderingsconstructie voor rijwegen en fietspaden.

Verder hebben we bij de renovatie van diverse rioolgemalen nestkasten geplaatst voor vleermuizen en de rioolgemalen voorzien van een groen dak.

Wat gaan we de komende jaren doen?

Komende planperiode ondernemen we de volgende activiteiten:

- We streven naar het volledig ontvlechten van de afvalwater- en hemelwaterstroom bij de vervanging van onze rioolbuizen bij herinrichtingsprojecten (zie onderdeel groot onderhoud en vervanging riolering en hoofdstuk 3 over hemelwater)
- We streven er op termijn alleen nog maar afvalwater via het riool naar de zuivering af te voeren. Hemelwater houden we zoveel mogelijk vast op de plek waar het gevallen is en gebruiken we daar nuttig. Hiermee sluiten we zowel de afvalwater als hemelwaterkringloop (zie hoofdstuk 3)
- We volgen het gemeentelijke inkoopbeleid op het gebied van circulariteit.
- We onderzoeken samen met zuiveringsbeheerder HDSR hoe we afvalwater zo goed mogelijk circulair kunnen verwerken. Dit doen we onder andere door actief mee te werken aan de nieuwe Zuiveringsvisie van HDSR.

2.8 Financiën

De begroting voor het thema afvalwater is opgenomen in tabel 2.3.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud afvalwater	5,1	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
Vervangingsinvesteringen riolering	16,3	14,2	13,7	14,6	16,0	18,4
Vervangingsinvesteringen gemalen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Totaal	**22,9**	**22,2**	**21,8**	**22,8**	**24,3**	**26.8**

Tabel 2.3 Kosten thema afvalwater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

De kosten voor het dagelijks onderhoud nemen van 2021 naar 2022 sterk toe. Dit komt omdat met ingang van 2022 de kosten voor beheersystemen en meten en monitoring bij het dagelijks onderhoud zijn ondergebracht (voorheen uit de begroting voor beleid en onderzoek). Daarnaast zijn een aantal onderhoudskosten die voorheen gedekt werden uit de investeringen ondergebracht in de begroting voor dagelijks onderhoud. De kosten voor de in het programma genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek en zijn niet apart benoemd in tabel 2.3.

De kosten voor de vervanging van de riolering liggen in 2022 en 2023 lager dan in 2021 doordat de werkzaamheden in de Zeeheldenbuurt in 2022 deels en in 2023 volledig afgerond zijn. De aanpak van wateroverlast in de Zeeheldenbuurt wordt gedekt uit het budget voor de vervangingsinvesteringen. Deze kosten komen bovenop de reguliere vervangingsinvesteringen.



3

Hemelwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht voor de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een groot aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn:

- Aanpak knelpunten hemelwatersysteem
- Hemelwater vasthouden waar het valt

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Een groen dak in de wijk Hoograven

3.1 Aanpak knelpunten hemelwatersysteem

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Zoals toegezegd in het Plan Watertaken 2016-2019 hebben we de afgelopen planperiode veel energie gestoken in de aanpak van locaties waar bij de zware buien uit de zomer van 2014 grootschalige wateroverlast en schade is opgetreden. Het betreft de souterrainwoningen in Lombok en de Zeeheldenbuurt en de tandartspraktijk aan de Schoolstraat in Vleuten. Op basis van een intensieve discussie in de gemeenteraad is begin 2016 besloten dat de problematiek in Lombok en de Zeeheldenbuurt van die omvang was, dat redelijkerwijs van de eigenaren niet meer verwacht kan worden dat ze die volledig zelf oplossen. Dit heeft geresulteerd in een aanpak waarbij we in de straten een extra hemelwaterriool aanleggen. Daarnaast ondersteunen we via voorlichting en participatietrajecten de eigenaren om zelf maatregelen te nemen in de eigen woning en/of tuin en om - indien nodig – de achterkant van het perceel via een nieuwe hemelwateraansluiting aan te sluiten op het nieuwe hemelwaterriool. Het hemelwaterriool in Lombok is in 2018-2019 aangelegd, waarbij een meerderheid van de aanwezige eigenaren heeft geïnvesteerd in een nieuwe hemelwateraansluiting op het nieuwe riool. In 2020 is gestart met de uitvoering van de vergelijkbare aanpak in de Zeeheldenbuurt.

Ook bij de Schoolstraat in Vleuten hebben we maatregelen genomen. Hier voldeed het gemeentelijke rioolstelsel niet aan de eigen criteria en trad bij meerdere zware buien schade op in het pand. Om het probleem op te lossen is in 2018-2019 het bestaande riool in de Schoolstraat vervangen en vergroot. Daarbij is gelijk ook een extra hemelwaterriool aangelegd. Eerder hebben we via een herinrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving van de tandartspraktijk het risico op wateroverlast sterk verminderd. Ook in de Van der Mondestraat in Tuinwijk en in de Kantonnaleweg op Lageweide is een extra hemelwaterriool aangelegd om het risico op wateroverlast sterk te verminderen.

Als de aanleg van het nieuwe hemelwaterriool in de Zeeheldenbuurt is afgerond, zijn alle maatregelen voortkomend uit de grootschalige wateroverlast in 2014 uitgevoerd.

Naast het nemen van fysieke maatregelen zijn we in 2016 gestart met het ontwikkelen van een modelinstrumentarium waarmee we de hemelwaterbestendigheid van onze openbare ruimte en onze hemelwatersystemen kunnen toetsen. Dit instrumentarium is de afgelopen jaren ontwikkeld door bureau Arcadis en is in 2019 in gebruik genomen. Het instrumentarium is al gebruikt voor de klimaatstresstest en wordt momenteel ingezet bij diverse nieuwbouwontwikkelingen, herinrichtingen van de openbare ruimte en rioolvervangingen. Denk aan het Beurskwartier, de herinrichting Amazonekwartier en de aanpak verminderen wateroverlast Zeeheldenbuurt

Wat gaan we de komende jaren doen

De uitgevoerde klimaatstresstest wateroverlast toont aan dat de openbare ruimte en het onderliggende hemelwatersysteem nog niet overal voldoen aan de nieuwe doelstellingen voor wateroverlast zoals geformuleerd in de Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering. De komende vijf jaar gaan we voor de prioriteitsgebieden nader onderzoek uitvoeren om te bepalen of deze kwetsbaarheid ook in praktijk ervaren wordt en de modellering dus representatief is. Mocht dit zo zijn dan onderzoeken we of doelmatige maatregelen mogelijk zijn om het risico op wateroverlast sterk te verminderen.

Daarnaast gaan we de komende jaren het modelinstrumentarium verder uitbreiden en verbeteren. Samen met waterschap HDSR voegen we delen van het oppervlaktewatersysteem toe aan het model, zodat we ook de capaciteit van sloten, grachten en kanalen kunnen toetsen. Ook breiden we het model uit met een infiltratiemodule zodat we het functioneren van onverhard oppervlak beter in kaart kunnen brengen. Het streven is dat binnen enkele jaren alle grotere plannen voor nieuwbouw, herontwikkeling of rioolvervanging met dit model of een vergelijkbaar model in de ontwerpfase worden doorgerekend en getoetst.

Verder gaan we door met de ontwikkeling van het Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS), waarmee we alle beschikbare informatie uit metingen toegankelijk presenteren. Waar relevant en betrouwbaar genoeg maken we deze informatie ook openbaar toegankelijk.

3.2 Hemelwater vasthouden en benutten waar het valt

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Bij het Plan Watertaken 2016-2019 is besloten de afkoppeldoelstelling te verbreden, zodat het vervangen van verharding door groen voortaan ook een manier is om af te koppelen en daarmee gefinancierd kan worden uit de rioolheffing. Hiervoor hebben we in de periode 2016-2020 jaarlijks 1 miljoen euro gereserveerd, waarmee met een bijdrage van 25 euro per m2 ongeveer 4 ha per jaar afgekoppeld of onthard kon worden. In eerste instantie hebben we dit geld ingezet bij lopende herinrichtingen en sloop-nieuwbouwplannen. De laatste jaren hebben we het afkoppelen ook steeds meer onderdeel gemaakt van onze eigen rioolvervangingen, waardoor we elk jaar meer oppervlak hebben afgekoppeld. Ook hebben we de groene dakensubsidie steeds aantrekkelijker gemaakt om eigenaren te stimuleren hun eigen perceel te vergroenen. Het succes van de groene dakensubsidie is terug te zien in het sterk gestegen vergroende oppervlak in 2020. Van de 2,9 ha was 1,9 ha vergroend dakoppervlak.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Aantal ha afgekoppeld	2,0	4,9	5,8	7,6	11,4	31,7
Waarvan vergroend	1,0	1,0	0,9	0,8	2,9	6,6

Tabel 3.1 Afgekoppeld oppervlak in de periode 2016-2020

Uit de tabel blijkt dat we onze afkoppeldoelstelling voor de periode 2016-2020 ruimschoots gehaald hebben. Het vergroenen van verhard oppervlak in de openbare ruimte blijkt in praktijk lastig, omdat veel verharding een functie heeft en niet zomaar weggehaald kan worden. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat we in een herinrichtingsproject maximaal 15 tot 20 % van de verharding helemaal kunnen weghalen en vergroenen. Ook is gebleken dat een eenheidsbedrag van 25 euro per m2 onvoldoende is om zonder aanvullende financiering te kunnen ontharden en vergroenen. Het vergroenen van oppervlak blijkt in praktijk gemakkelijker. Zeker de helft van het vergroende oppervlak betreft vergroende daken.

In het Plan Watertaken 2016-2019 spraken we verder de ambitie uit om samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een waterbank op te zetten. Deze bank moest ontwikkelaars die extra hemelwaterberging moeten aanleggen vanwege uitbreiding van verharding binnen hun plangebied, de mogelijkheid geven deze verplichting af te kopen. Op die manier krijgen wij en HDSR de financiële middelen krijgen om op een andere locatie extra hemelwaterberging te realiseren. Dit is met name wenselijk als op de andere locatie de hemelwaterberging een groter effect heeft, beter ingepast kan worden of beter gecombineerd kan worden met andere functies.

Deze waterbank is er tot op heden niet gekomen. De belangrijkste reden is dat extra waterberging alleen noodzakelijk was bij toename van verhard oppervlak, ofwel hoofdzakelijk bij uitbreidingslocaties. Bij de vaststelling van de RSU 2030 in 2016 is echter besloten in te zetten op binnenstedelijke groei. Dit betekent over het algemeen verdichten op plekken waar al veel verharding aanwezig is, zoals bij de Merwedekanaalzone of het Beurskwartier. Per saldo zorgen deze ontwikkelingen niet voor meer, maar voor minder verharding. Hiermee vervalt de formele plicht tot het realiseren van meer hemelwaterberging. Bij ontwikkelingen waar het verhard oppervlak nog wel toeneemt moet de watercompensatie nog wel binnen het eigen plangebied gerealiseerd worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het Kruisvaartkwartier, de verbreding van de NRU en de verbreding van de Ring Utrecht en de in- en uitbreidingen op het Utrecht Science Park (USP). Bij het USP hebben USP, HDSR en gemeente alsnog besloten voor dit gebied een eigen waterbank op te zetten.

Wat gaan we de komende jaren doen

Conform de Visie Water en Riolering voeren we de afkoppelinspanning de komende jaren verder op met als doel om uiteindelijk een circulaire en klimaatbestendige stad te worden waarbij al het schone hemelwater wordt vastgehouden waar het gevallen is en niet meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Hiermee ontlasten we het bestaande rioleringssysteem en vergroten we de sponswerking van de bodem. In paragraaf 3.2.1 en paragraaf 3.2.2 beschrijven hoe we dit willen doen.

3.2.1 Openbare ruimte

In de openbare ruimte willen we het doel bereiken door bij alle rioolvervangingen het volledig ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem als uitgangspunt te nemen. Door dit buurtgewijs te doen en zoveel mogelijk werk met werk te maken kunnen we gelijk de openbare ruimte hemelwaterbestendig inrichten (zie paragraaf 2.2 over hoe we dit doen bij rioolvervangingen en bijlage 1 voor de projecten waar we dit doen).

Daarnaast hebben we een bijdrageregeling om bij herinrichtingen in de openbare zonder rioolvervanging te stimuleren dat zoveel mogelijk verhard oppervlak wordt afgekoppeld of onthard. We verhogen ten opzichte van de afgelopen jaren het eenheidsbedrag van € 25,- per m2 naar maximaal € 40,- per m2 af te koppelen oppervlak. Proefdraaien de afgelopen jaren leert dat voor minder dan € 40,- per m2 het niet haalbaar is om niet-functionele verharding te verwijderen en te vervangen door groen. De voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater is leidend in de hoogte van de bijdrage. Maatregelen waarbij het hemelwater verwerkt wordt via natuurlijke weg (vergroening, infiltratie in groenstroken of aanleg van extra oppervlaktewater) krijgen een bijdrage van € 40,- per m2 af te koppelen oppervlak. Bij toepassing van technische maatregelen als ondergrondse infiltratie via infiltratiebuizen is de maximale bijdrage € 30,- per m2 en bij directe afvoer naar bestaand oppervlaktewater maar € 20,- per m2. We passen de regeling al enkele jaren toe, maar vanwege de groei van het aantal betrokken medewerkers en het toenemend aantal verzoeken hebben we de regeling meer in detail uitgeschreven. De uitgebreide versie van de bijdrageregeling is opgenomen in bijlage 3. Het beschikbare budget is opgenomen in tabel 3.3.

Grote projecten die gebruik maken van de regeling zijn de vergroening van de Rivierenwijk, het ontharden van de Maliebaan en terugbrengen van de Leidsche Rijn in het Stationsgebied. De bijdrage aan het terugbrengen van de Leidsche Rijn overstijgt het jaarlijks beschikbare budget voor de regeling, vandaar dat we deze bijdrage apart in de begroting hebben opgenomen (zie tabel 3.3).



De vergroende speeltuin op het Bankaplein

3.2.2 Particulier terrein

We verwachten voortaan dat ook particulieren een bijdrage leveren aan het vasthouden en verwerken van hemelwater. Zoals in de Visie Water en Riolering beschreven is verplichting vooralsnog alleen aan de orde bij nieuwbouw en ingrijpende verbouwingen. Bij bestaande gebouwen stimuleren we particulieren door voorlichting, facilitering en subsidiering om het hemelwater voortaan lokaal te verwerken. Hiertoe ontwikkelen we de komende jaren de volgende activiteiten:

- We stellen omgevingsplanregels op om bij nieuwbouw en grootschalige renovatie voortaan niet alleen te kunnen verplichten dat de inzameling van afval- en hemelwater wordt gescheiden, maar ook dat het hemelwater wordt afgevoerd via de voorkeursvolgorde, waarbij minimaal 90% van de neerslag wordt vastgehouden en nuttig wordt gebruikt op het perceel of binnen de planlocatie. De cruciale vraag hierbij is in welke situaties het doelmatiger is om het hemelwater niet vast te houden op het eigen perceel, maar binnen een plangebied of in de aangrenzende openbare ruimte. Momenteel werken we op provinciaal niveau hiervoor doelstellingen uit als onderdeel van de afspraken over klimaatbestendig bouwen.
  Aan de andere kant merken we dat hoogstedelijk bouwen in Utrecht specifieke afspraken en afwegingen vraagt, omdat de ruimte op zowel particulier terrein als openbaar terrein beperkt is.
- We onderzoeken via de op te stellen dakenvisie hoeveel waterberging op de bestaande Utrechtse daken mogelijk is, hoe we dit kunnen combineren met vergroening van daken en de aanleg van zonnepanelen en hoe we dit realiseren.
- We zetten onze bewustwordingscampagne Waterproof030 (o.a. onze eigen invulling van operatie Steenbreek) door om alle andere eigenaren in Utrecht te stimuleren en te faciliteren maatregelen te nemen om verharding terug te dringen en hun eigen percelen hemelwaterbestendig in te richten. Bij voorlichting zetten we in op informeren en inspireren, zoals het NK Tegelwippen. Bij het faciliteren is er bijvoorbeeld de tegel-ophaalservice. Conform de Visie Klimaatadaptatie onderzoeken we of we de campagne kunnen verbreden tot alle klimaatadaptatie doelstellingen.
- We stellen naast de subsidieregeling voor groene daken een nieuwe subsidieregeling in voor het ontharden en vergroenen van en het vasthouden van hemelwater op percelen van maatschappelijke voorzieningen, de regeling Watervriendelijk Maatschappelijk Vastgoed.
  We kiezen voor het stimuleren van maatschappelijk vastgoed, omdat het maatschappelijk vastgoed een breed publiek bereikt en daarmee ideaal kan fungeren als voorbeeldfunctie. We hogen het subsidieplafond voor de subsidie groene daken met ingang van 2022 verder op tot 0,7 miljoen euro per jaar.
- We stellen omgevingsplanregels op om bij rioolvervangingen, waarbij een nieuwe hemelwatervoorziening wordt aangelegd, de mogelijkheid te hebben eigenaren van zowel bestaande als nieuwbouw te verplichten om mee te werken aan het aansluiten van hun hemelwater op de nieuwe hemelwatervoorziening.

3.2.3 Doelstelling afkoppelen

We verwachten via de bijdrageregeling en de subsidieregelingen jaarlijks 5 ha te kunnen afkoppelen, bij voorkeur via vergroening. Daarnaast streven we ernaar om per meter rioolvervanging minimaal 10 m2 verharding af te koppelen. Dit leidt tot de jaarlijkse afkoppeldoelstelling zoals weergegeven in tabel 3.2.

	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Via rioolvervangingen (ha)	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7	41,5
Via bijdragenregeling en subsidieregelingen (ha)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	25,0
Totaal	**11,2**	**12,1**	**13,2**	**14,3**	**15,7**	**66,5**

Tabel 3.2 Doelstelling af te koppelen oppervlak 2022-2026

3.3 Financiën

De begroting voor het thema hemelwater is opgenomen in tabel 3.3.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Waterproof030	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Subsidie groene daken	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Subsidie watervriendelijk maatschappelijk vastgoed	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bijdrageregeling niet rioolprojecten openbare ruimte	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bijdrage terugbrengen Leidsche Rijn	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Totaal	**1,4**	**3,2**	**3,2**	**3,2**	**3,2**	**2,2**

Tabel 3.3 Kosten thema hemelwater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

De kosten voor het dagelijks onderhoud van de hemelwatervoorzieningen zijn dermate gering dat ze niet apart zijn toegedeeld. Ze zijn onderdeel van de begroting voor dagelijks onderhoud bij het thema Afvalwater. De kosten voor de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek.



4 Grondwateroverlast

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht om structurele grondwateroverlast te voorkomen. Hiertoe ondernemen we komende planperiode een aantal activiteiten, te weten:

- Voortzetten aanpak knelpunten te hoge grondwaterstand.
- Ontwikkelen aanpak knelpunten te lage grondwaterstand.
- Doorontwikkeling instrumentarium.

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Ijzerafzettingen in een Verticale infiltratieput in de Majellaparkbuurt

4.1 Te hoge grondwaterstand

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het optreden van grondwateroverlast wordt sterk bepaald door het weer. De grondwaterstanden komen het hoogst in winters met veel neerslag. Dit is terug te zien aan het aantal meldingen in de natte winters van 2013-2014 en 2017-2018. Van de meldingen wordt maar een beperkt deel veroorzaakt door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte. Veelal zijn bouwkundige gebreken of de waterhuishouding op het particuliere perceel de oorzaak en is de eigenaar zelf aan zet. Het aantal meldingen waarbij de grondwateroverlast veroorzaakt wordt door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte fluctueert mee en bedraagt ongeveer 10% van het totale aantal grondwateroverlastmeldingen.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Totaal aantal grondwateroverlast meldingen	36	65	107	45	50	303
Waarvan door te hoge grondwaterstanden in de openbare ruimte	7	8	12	5	4	36

Tabel 4.1 Grondwateroverlastmeldingen 2016-2020

De afgelopen planperiode hebben we het beleid doorgezet dat we extra ontwatering realiseren als:

- Via lokaal maatwerk de situatie verbeterd kan worden (aanleg verticale drainage). Hier hebben we vooral ervaring mee opgedaan in Hoograven, de omgeving van het Majellapark en Kanaleneiland (Alexander de Grotelaan). Met name in Hoograven en Kanaleneiland zijn de ervaringen positief en werken de systemen goed. Bij het Majellapark hebben we op diverse plekken te maken met ijzerafzetting, waardoor de drainagebuizen verstopt raken. Dit vraagt intensief onderhoud.
- Meegelift kan worden met andere ingrepen in de openbare ruimte (rioolvervanging of grootschalige herstructurering). Afgelopen planperiode hebben we de tien jaar geleden gestarte aanpak voorgezet in Hoograven, De Meern en Veldhuizen, waar we extra drainage hebben aangelegd in combinatie met rioolvervanging.

Naast de aanleg van drainage hebben we een aantal verbeteringen doorgevoerd in ons grondwatermeetnet. We hebben meetpunten toegevoegd die de grondwaterstand meten in de toplaag van de bodem, de zogenaamde freatische grondwaterstand. Daarnaast kunnen we sinds 2021 alle grondwaterstanden telemetrisch uitlezen, zodat we altijd de actuele grondwaterstand kunnen raadplegen. Hierdoor zien we sneller dat extreme grondwaterstanden optreden.

Wat gaan we de komende jaren doen

We zetten de huidige aanpak voort. We gaan in Hoograven, De Meern en Veldhuizen verder met de aanleg van drainage in combinatie met rioolvervanging. Voor de omgeving Majellapark starten we een nieuw onderzoek om te kijken hoe we – ondanks de ijzerafzetting – de ontwatering kunnen verbeteren.

Naast de woongebieden gaan we ook in een aantal parken aan de slag. Als eerste gaan we voor het Julianapark een plan opstellen om de ontwatering te verbeteren. Op basis van die ervaring gaan we de komende jaren nog een aantal parken en plantsoenen waar ontwateringsproblemen spelen onderzoeken. Deze parken en plantsoenen zijn:

- Hamerplantsoen in Hoograven
- Park Oog in Al
- Archeologiepark
- Park de Hoge Weide
- Amaliapark
- Julianapark

Naast deze locaties zijn er momenteel geen locaties waar de grondwateroverlastproblematiek zo groot en omvangrijk is dat een gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk is.

De oudste drainage in stedelijk gebied is ongeveer 30 jaar oud. Vooralsnog is er geen noodzaak om ergens drainage te vervangen. Wel vragen de drainagestelsels in gebieden met ijzerrijk grondwater (veelal gebieden met veel klei in de bodem) regelmatig onderhoud om te voorkomen dat de drains dichtslibben met roestafzetting. Oude drainage heeft meestal een kleinere diameter dan wat we tegenwoordig toepassen, waardoor de kans op verstopping groter is en reinigen lastiger. Mogelijk dat we op basis hiervan op een gegeven moment toch moeten besluiten om drainage te vervangen.

De invoering van de Omgevingswet maakt het mogelijk om de criteria voor grondwateroverlast ook vast te leggen in omgevingsplanregels. We gaan na of het zinnig is ten behoeve van nieuwbouwontwikkelingen om regels vast te leggen die ervoor zorgen dat bij nieuwbouw zodanig gebouwd en bouwrijp gemaakt wordt dat de kans op grondwateroverlast minimaal wordt. Verder onderzoeken we de mogelijkheden en noodzaak om een gemeentelijk grondwatermodel te bouwen waarmee we toekomstige gevolgen van nattere winters op de grondwaterstand kunnen voorspellen.

4.2 Te lage grondwaterstand

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Grondwateronderlast ofwel schade en overlast door te lage grondwaterstanden was in Utrecht tot op heden geen groot probleem. De zomer van 2018 heeft duidelijk gemaakt dat vooral het groen schade kan oplopen als de grondwaterstanden te ver uitzakken en de toplaag van de bodem uitdroogt. Daarnaast zijn bij de gemeente de afgelopen jaren een handvol meldingen binnen gekomen over scheurvorming in panden als gevolg van de extreme droogte.

De zomer van 2018 heeft ook duidelijk gemaakt dat zolang het waterschap de waterpeilen in de sloten en grachten op niveau kan houden de grondwaterstanden in bebouwd gebied niet zodanig wegzakken dat grootschalige schade aan panden optreedt. Veelal zijn de grondwaterstanden in het verleden al lager geweest door bemalingen (bijvoorbeeld voor de aanleg van Hoog Catharijne in de jaren zestig van de vorige eeuw), waardoor eventuele zettingen toen al hebben plaatsgevonden.

Wat gaan we komende planperiode doen

Droge zomers als in 2018 komen door de klimaatverandering in de toekomst vaker voor. Om ons hierop voor te bereiden brengen we de komende planperiode kwetsbare panden en kwetsbaar groen in beeld. We onderzoeken of het mogelijk is om tegen acceptabele kosten panden en groen minder kwetsbaar te maken. Via het beleid om hemelwater vast te houden waar het gevallen is en het afkoppelen en ontharden door bijvoorbeeld de aanleg van infiltratieriolen en wadi's stimuleren we de sponswerking van de stad. Hiermee bouwen we meer buffer op voor droge periodes. Het uitgebreide grondwatermeetnet helpt ons om dit te kunnen onderzoeken.

Daarnaast onderzoeken we of we analoog aan de maximaal toelaatbare grondwaterstand een minimaal toelaatbare grondwaterstand moeten vastleggen in omgevingsplan regels waarbij panden en bomen nog geen onomkeerbare schade oplopen. Hiermee kunnen we bij nieuwbouwplannen nieuw aan te planten bomen en groen toetsen of deze voldoende droogte bestendig zijn.

4.3 Bemalingen en warmte koude opslag

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het beleid ten aanzien van de gevolgen van bemalingen en warmte koude opslag (wko) op de grondwaterstand ligt bij respectievelijk de waterschappen en de provincie. De provincie is de vergunningverlenende instantie voor de wko's, de waterschappen voor bemalingen. Nu het aantal wko-installaties in de stad toeneemt merken wij dat deze een grote invloed op de grondwaterstand kunnen hebben, met name de open wko systemen.

Deze systemen kunnen leiden tot lokale fluctuaties van meer dan een meter in de grondwaterstand. Daarnaast merken wij dat de aanleg en vervanging van riolering door de wko's bemoeilijkt wordt. In veel gebieden moeten we voor de aanleg of vervanging van riolering tijdelijk bemalen en daarmee kan het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen tijdelijk worden beïnvloed. Als gemeente stellen we ons steeds meer de vraag in hoeverre we hier vanuit de gemeentelijke grondwaterzorgplicht ook op moeten gaan sturen en of de noodzakelijke vervanging van riolering niet zwaarder moet wegen dan het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen.

Wat gaan we de komende jaren doen
Met het ontwikkelen en verankeren van een gewenste minimale en maximale grondwaterstand maken we het mogelijk om in de toekomst de effecten van bemalingen en wko's te toetsen. Ook onderzoeken we of we een eigen grondwatermodel kunnen ontwikkelen waarmee we de gevolgen van wko's en bemalingen beter kunnen voorspellen en toetsen. Tot slot onderzoeken we de interactie van infiltratie en wko's en dan met name de gevolgen van ijzerafzetting op de filters van wko installaties. Via infiltratie wordt met de neerslag zuurstof geïnfiltreerd in de diepere bodemlaag, waardoor het aanwezige ijzer in grondwater gemakkelijk kan gaan roesten als het bij filters in contact komt met zuurstof. Bij al deze onderzoeken zullen we nauw optrekken met de provincie, de RUD en de waterschappen.

Het resultaat van alle onderzoeken nemen we mee in de Visie Ondergrond, waarin beleid wordt opgenomen waarbij de belangen van alle functies in de ondergrond ten opzichte van elkaar worden gewogen. Met name het belang van infiltratie van hemelwater en het tijdelijk kunnen bemalen om riolering te kunnen vervangen versus het functioneren van ondiep geplaatste wko systemen is hierbij van groot belang.

4.4. Financiën

Voor het thema grondwateroverlast zijn de kosten voor dagelijks onderhoud en investeringen dermate gering dat ze niet apart worden toegedeeld. Ze zijn onderdeel van de begroting voor dagelijks onderhoud en de investeringen bij het thema Afvalwater. De kosten voor de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek.



5 Oppervlaktewater

De gemeente heeft circa 250 km aan watergangen en 40 km aan duikers in onderhoud. Op de toestand van deze watergangen op orde te houden ondernemen we komende planperiode een aantal activiteiten, te weten:

- Regulier beheer en onderhoud
- Groot onderhoud: baggeren
- Verbeteren waterkwaliteit
- Onderzoek/kennisontwikkeling energie uit oppervlaktewater

In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

Foto: Het baggeren van een watergang in Leidsche Rijn

5.1 Beheer en onderhoud

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Voor het maaien en schonen van watergangen hebben we de afgelopen planperiode ervaring opgedaan met de in 2016 in gebruik genomen werkpakketten voor het onderhoud van de oevers. Dit moet leiden tot meer eenduidigheid in het onderhoud en daarmee verbetering van de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Conform uitgangspunt is dit budgetneutraal uitgevoerd. Het goed uitvoeren van het onderhoud valt of staat bij goede informatie in de beheersystemen over wie onderhoudsplichtig is en wat het streefbeeld en bijbehorende onderhoud is. Helaas liet de kwaliteit van het beheersysteem en de beheerinformatie nog te wensen over. Het afgelopen jaar is de personeelsformatie op dit punt uitgebreid en is er hard aan gewerkt om het beheersysteem op orde te krijgen. Het is nog niet gelukt om samen met HDSR een proef te starten met het gezamenlijk maaien van alle watergangen in één wijk. Enerzijds hebben we besloten eerst de ervaringen van de lopende proef in tussen HDSR en de gemeente Nieuwegein af te wachten en anderzijds kennen de lopende onderhoudscontracten van gemeente en HDSR verschillende termijnen, waardoor het lastig is de proef in de tijd in te passen.

We hebben de afgelopen jaren een groot aantal duikers vervangen. Waar mogelijk hebben we de gelegenheid gebruikt om het systeem meteen robuuster en natuurvriendelijker te maken door een grotere duiker terug te brengen of de duiker te vervangen door een brug. Uitgevoerde projecten zijn de duikers in het Wilhelminapark, onder de Prinses Irenelaan in het Niftarlakepark, in de Meerndijk en in het Kloosterpark in De Meern, de Schoolstraat in Vleuten en het Zwartewoud in Lunetten.

Wat gaan we de komende jaren doen

Zowel het maaionderhoud als het baggeronderhoud is in 2020 opnieuw voor meerdere jaren aanbesteed. Op de langere termijn streven we nog steeds om met HDSR te komen tot één aannemer in een wijk voor het maaionderhoud van alle watergangen. Dit verhoogt de kwaliteit en uniformiteit van het onderhoud, vermindert de overlast voor inwoners en zorgt naar verwachting voor totaal lagere kosten.

Bij de vervanging van duikers ligt de komende jaren de focus op de vooroorlogse duikers. Deze blijken over het algemeen in slechte staat, waardoor het niet meer verantwoord is om vervanging langer uit te stellen. We zijn al gestart met de vervanging van de vooroorlogse duikers langs de Groenedijk in Leidsche Rijn. Met de vervanging proberen we het oppervlaktewatersysteem meteen robuuster en natuurvriendelijker te maken, door bijvoorbeeld duikers te vergroten of zelfs te vervangen door een brug. We streven ernaar vervangingen en verbeteringen uit te voeren waar werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met andere werkzaamheden. Bijvoorbeeld het vervangen van duikers in combinatie met gepland onderhoud aan de weg.

5.2 Groot onderhoud: baggeren

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Het baggeronderhoud is de afgelopen jaren conform het afgesproken programma uitgevoerd. Hiermee is de diepte van de watergangen die wij als gemeente in onderhoud hebben op orde. Wel bleek ook hier dat de informatie in onze beheersystemen niet altijd actueel was. Ook hier is het afgelopen jaar hard aan gewerkt om deze informatie op orde te krijgen. Met HDSR zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder de vierjaarlijkse schouw (controle) door het waterschap op de diepte van de watergangen kan vervallen. Belangrijke voorwaarde is het opstellen van een apart meerjaren baggerplan. Dit plan is in 2020 opgeleverd en is te vinden in bijlage 5. Het benodigde budget voor de uitvoering van het plan is geborgd in de meerjarenbegroting.

Wettelijk is de eigenaar van gronden die grenzen aan een watergang verplicht om de bagger uit de aangrenzende watergang te ontvangen. Binnen de bebouwde kom vinden we dit een ongewenste situatie. Daarom hanteren we als uitgangspunt dat binnen de bebouwde kom bagger altijd wordt afgevoerd naar een verwerkingslocatie. De keuze van de verwerkingslocatie is aan de aannemer.

De aannemer staat het daarbij vrij om zelf met aangrenzende eigenaren afspraken te maken om alsnog bagger op de oever te verwerken. De afgelopen jaren is veel bagger uit de gemeente Utrecht gebruikt om de Hooge Kampseplas bij Voordorp te verondiepen voor natuurontwikkeling. Dit was mogelijk omdat alle bagger uit de gemeente de laatste jaren relatief schoon is, omdat vrijwel alle historische verontreinigingen in de watergangen in de periode 2005-2015 zijn gesaneerd. De Hooge Kampseplas is nu niet meer beschikbaar, zodat we als gemeente in nauwe samenspraak met de waterschappen moeten bepalen of we het huidige beleid voor de verwerking van bagger voortzetten of dat we binnen de gemeente op zoek gaan naar een eigen locatie voor de verwerking van bagger.

Wat gaan we de komende jaren doen

Het meerjaren baggerplan (zie bijlage 5) voorziet in het jaarlijks baggeren van 30 km aan watergangen (een achtste van het beheerareaal) met jaarlijks gemiddeld 30.000 m3 aan bagger. We verkennen op basis van het meerjarenbaggerplan waar wij en HDSR het beste samen kunnen optrekken met het baggeren. Het eerste resultaat van de verkenning is dat we in 2022 samen de watergangen in de wijk Lunetten gaan baggeren.

Naast het reguliere baggerwerk zijn we in 2021 gestart met de sanering van de Werkspoorhaven. Deze haven is al lang niet meer in gebruik als haven en om die reden is de haven niet meegenomen toen tien jaar geleden de andere havens in Lageweide zijn gesaneerd. Nu de directe omgeving van de Werkspoorhaven ontwikkeld wordt, is het tijd de sanering alsnog uit te voeren en daarbij een belangrijke bijdrage te leveren aan de herontwikkeling van het gebied.

We onderzoeken in hoeverre het voordelig is om zelf te beschikken over een nieuwe baggerverwerkingslocatie in plaats van de verwerking volledig aan de markt over te laten. Mogelijk liggen er kansen om het herstel van de instabiele westoever van de Nedereindseplas te combineren met verondieping van de plas voor natuurontwikkeling. De urgentie voor een dergelijke locatie zal sterk afhangen van het aanbod van verwerkingslocaties elders in de regio. De regelgeving met betrekking tot hergebruik van bagger heeft hier grote invloed op. Schone bagger is geschikt als ophoogmateriaal en daarom gewild. Maar meer vervuilde bagger is een afvalstof die alleen op specifieke locaties te verwerken is.

5.3 Verbeteren oppervlaktewaterkwaliteit

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

Metingen

Regelmatig wordt de waterkwaliteit in Utrecht gemeten. Sinds 2015 gebruiken we voor de kleinere wateren de ecoscan methode. Hiermee wordt eenmaal per drie jaar getoetst of het gewenste streefbeeld, minimaal zichtbaar, wordt bereikt. De ecoscan meting betreft kroos, doorzicht, waterplanten en zwerfvuil. Bij de grotere wateren, de zogenaamde waterlichamen, meet het waterschap ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water eens in de vijf jaar op zo'n tien punten de waterkwaliteit in de wat grotere wateren. In 2019 hebben we de metingen samen met HDSR uitgebreid met een participatief burgermeetnet (schoon water experiment). Bewoners meten hierbij de kwaliteit van het water.

Helaas laten de metingen van de ecoscan uit 2018 een lichte achteruitgang zien van de waterkwaliteit. Dit was deels het gevolg van de warme zomerperiode waarin gemeten werd en het onderhoudswerk wat soms vlak voor de meting plaatsvond. Maar de achteruitgang past ook in een breder beeld van de regio. Hier liggen deels oorzaken aan ten grondslag die we als gemeente niet direct kunnen beïnvloeden. Denk aan uitspoeling van meststoffen in water dat via de Kromme Rijn de stad inkomt. Ook factoren op lokaal niveau (b.v. inrichting, bladval, ontlasting watervogels en honden, grote temperatuurschommelingen, langdurige opwarming, doorstroming en onderhoud) kunnen de waterkwaliteit beïnvloeden. Een slechtere waterkwaliteit uit zich door de aanwezigheid van kroos, zuurstofloosheid en soms ook vissterfte. De resultaten van de ecoscan 2021 waren bij het opstellen van dit programma nog niet beschikbaar.

Omdat de ecoscan metingen maar eens per drie jaar plaats vinden, hanteren we als jaarlijkse indicator het aantal urgente oppervlaktewaterkwaliteitsmeldingen. Die zijn meldingen die per direct om een actie vragen vanuit gemeente of waterschap. Denk aan blauwalg, vissterfte, botulisme, stank en zeer overmatig kroos. Het aantal meldingen in de afgelopen jaren is weergegeven tabel 5.1. Ook hieruit blijkt het effect van de warme zomers in de jaren 2018, 2019 en 2020.

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Aantal urgente oppervlaktewater meldingen	7	4	5	10	16	42

Tabel 5.1 Urgente oppervlaktewaterkwaliteitsmeldingen 2016-2020

Naast het ecologische meetnet hebben we binnen de gemeente sinds 2014 ook een zwemwatermeetnet. Hierbij meten we op de plekken waar veel gezwommen wordt de bacteriologische parameters waarop de zwemwaterkwaliteit getoetst wordt. Veelal voldoet de bacteriologische kwaliteit aan de normen voor officieel zwemwater. Alleen na hevige neerslag is dit niet het geval door de aanwezige gemengde riooloverstorten en de lozing van effluent van de zuiveringen van Bunnik en Zeist op de Kromme Rijn en die van de Bilt op de Biltsegrift.

In juli 2021 is samen met HDSR en Rijkswaterstaat een oppervlaktewatertemperatuur meetnet gerealiseerd. Gedurende minimaal een jaar wordt op 70 plekken in Utrecht de watertemperatuur gemeten. Op deze manier krijgen we meer informatie over de gevoeligheid van het oppervlaktewater voor opwarming. Ook monitoren we op deze manier de effecten van installaties waarmee we thermische energie uit oppervlaktewater winnen. Naast deze metingen hebben we in de zomer van 2021 op diverse plekken de Krill getest, een varende meetrobot die de waterkwaliteit meet.

Investeringen
Hoewel niet altijd terug te zien in de metingen hebben we de afgelopen planperiode flink geïnvesteerd om de waterkwaliteit te verbeteren. De focus lag hierbij op locaties met urgente waterkwaliteitsproblemen, waar we werk met werk konden maken of waar sprake was van intensieve bewonersparticipatie. Denk hierbij aan het Wilhelminapark, de Oudenrijnsingel in De Meern, de groene Kop in Tuindorp en het Niftarlakepark in Zuilen. Ook hebben we samen met de bewonersgroep Vergroening Singel geïnvesteerd in de aanleg van drijvende vegetatie-eilanden, onderwaterplanten en fauna-uittreedplaatsen (fup's). Verder hebben we een aantal restpunten in het watersysteem van de wijk Leidsche Rijn gerealiseerd, zoals de aanleg van de duiker in de Meerndijk in De Meern.

Beleid en onderzoek
Op basis van de ecoscans uit 2015 en 2018 en andere inzichten hebben we samen met HDSR een grondige analyse laten doen van de ecologische potentie van alle watergangen. Dit heeft geleid tot de nieuwe ambitiekaart in de Visie Water en Riolering, waar voor alle watergangen in de gemeente is aangegeven welke doelstelling we nastreven.

Verder zijn we gestart met de Visie Stadswater, waarin we voor de vaarwegen in de stad – mede op basis van de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanwezige kennis over flora en fauna, aangeven voor welke gebruiksfuncties als zwemwater, viswater en natuurwater het water en de aangrenzende oevers geschikt zijn. De Visie Stadswater zal ook aangeven bij welke wateren wel en niet veilig gezwommen kan worden en op welke locaties we streven om nieuw officieel zwemwater te realiseren.

Wat gaan we de komende jaren doen

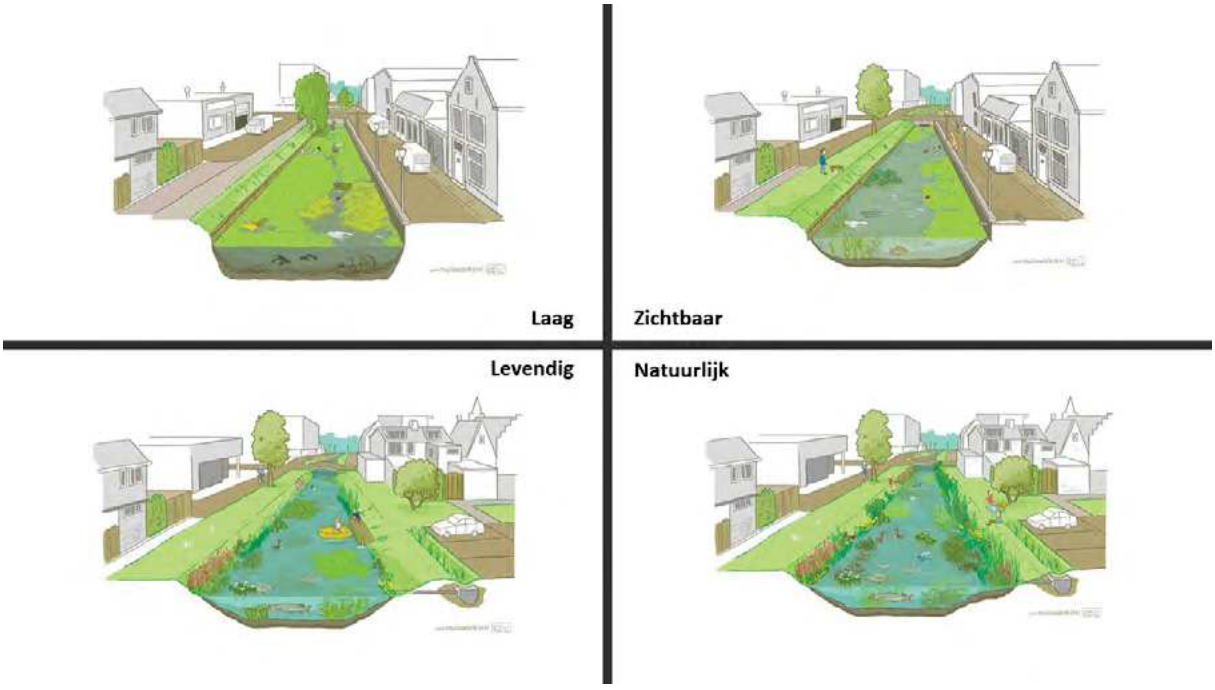
Beleid en onderzoek
We werken gebiedsgewijs met HDSR aan het bepalen van maatregelen om invulling te geven aan de aangescherpte ambities voor het oppervlaktewater in de stad, zoals we in de Visie Water en Riolering Utrecht hebben opgenomen. Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansenkaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers.

Waar nodig stellen we waterbalansen en stoffenbalansen per gebied op. We zijn al gestart met de planvorming voor de Binnenstad. Het streven is eind 2022 het maatregelenprogramma gereed te hebben.

De waterkwaliteit blijven we de komende jaren via de ecoscan methode monitoren. We werken eraan om meer kennis en data op het gebied van waterkwaliteit met medeoverheden en publiek te kunnen delen via de website van de gemeente Utrecht en die van HDSR. Na iedere maatregel ten behoeve van de waterkwaliteit gaan we de waterkwaliteit en ecologie monitoren.

Helaas is momenteel landelijk nog geen methode beschikbaar om een goede klimaatstresstest voor oppervlaktewaterkwaliteit uit te voeren. Samen met HDSR hebben we dit vraagstuk bij de landelijke platforms en kennisinstituten geagendeerd. We werken mee om een dergelijke stresstest verder te ontwikkelen.

We werken verder aan de Visie Stadswater, waarbij we mede vanuit de ambities voor de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanwezige kennis over flora en fauna, invulling geven aan het aanwijzen van gebruiksfuncties als zwemwater, viswater en natuurwater.



De regionale streefbeelden voor waterkwaliteit

Verbeteren Inrichting, beheer en onderhoud
We werken aan verbetering van de waterkwaliteit door:

- Het uitvoeren van de geformuleerde maatregelen o.b.v. de uitgevoerde ecoscans 2015, 2018 2021.
- Het benutten van ruimtelijke ontwikkelingen om de waterkwaliteit te verbeteren. Dit doen we door tijdige inbreng van het thema waterkwaliteit, waar mogelijk de waterstructuur aan te passen mede gericht op waterkwaliteit en voorstellen voor goed beheerbare wateren in te brengen. Zo zijn een aantal verbeteringen onderdeel van de compensatiemaatregelen voor de verbreding van de A27.
- Het waar mogelijk combineren van de groenopgave en wateropgave binnen projecten en het nauwkeurig afstemmen daarvan. Voorbeelden hiervan zijn het opknappen van het Zuilensebos, de herinrichting van het park bij kasteel Nijevelt en de ontwikkeling van het Lunettenpark.

- Bij de aanleg of de verbreding van waterlopen of bij de vervanging van oeverconstructies waar mogelijk natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Dit geldt niet alleen voor ons, maar ook voor HDSR als onderdeel van de recent afgesproken overdracht van oeverconstructies. We hanteren hierbij de kansenkaart natuurvriendelijke oevers. Daar waar een natuurvriendelijke oever niet haalbaar is, leggen we in elk geval fauna-uittreedplaatsen (fup's) aan.
- Bij de aanleg of vervanging van een duiker ervoor te zorgen dat deze groot genoeg is, zodat het water beter doorstroomt en waar nodig of wenselijk, dieren kunnen passeren. Waar dit meerwaarde biedt en kan leggen we een brug aan. De komende jaren gaan we in elk geval aan de slag bij volkstuinencomplex Ons Genot in Overvecht en bij de Gaag in Veldhuizen.
- Het verminderen van de frequentie van het aantal en de omvang van riooloverstorten door het ontvlechten van het afvalwater- en hemelwatersysteem.
- Samen met de waterschappen en de provincie invasieve exoten aan te pakken die een negatief effect hebben op de waterkwaliteit. Zo werken we In Leidsche Rijn aan een bestrijdingsmethode tegen het Ongelijkbladig Vederkruid. Deze waterplant woekert dusdanig dat dit ten koste gaat van andere soorten en ook de aan- en afvoer van water bedreigt. De Provincie heeft recent de Smalle Theeplant verwijderd, eveneens in Leidsche Rijn. Een andere exoot die voor veel overlast zorgt, is de Amerikaanse Rivierkreeft. Deze zoetwaterkreeft kan het ecologisch evenwicht in het water verstoren, doordat de kreeft alle waterplanten opeet en de grond omwoelt. Gevolg is een troebel water zonder begroeiing. Een effectieve aanpak van deze rivierkreeften is helaas nog niet voor handen. We volgen de laatste inzichten inzake de aanpak van deze soort door deelname aan het Platform Invasieve Exoten van de provincie Utrecht.
- Bij meldingen van vissterfte, botulisme en blauwalg, de dode vissen en vogels binnen 24 uur te verwijderen en waarschuwingsborden te plaatsen. Als gevolg van klimaatverandering zal het aantal meldingen van vissterfte, botulisme en blauwalg naar verwachting toenemen. We brengen de meldingen hiervan in beeld en betrekken dit bij de aanpak van klimaatproblemen.
- Bij baggeren te kijken of het mogelijk en/of gewenst is gelijktijdig de watergang te herprofileren.

Voorlichting en bewustwording

- We hebben de intentie door te gaan met het burgermeetnet waterkwaliteit. Hiervoor gebruiken we de bestaande app en stimuleren we de toepassing ervan.
- We stimuleren bewoners om te werken aan vermindering zwerfvuil, brood in het water en hondenpoep bij het water. Dit doen we door het plaatsen van voorlichtingsborden en via de activiteiten van Utrecht Schone Stad, waarbij onder andere bewoners met kano's en al suppend zwerfvuil hebben verwijderd. Ook gaan studenten in kaart brengen wat de omvang is van het probleem van plastic zwerfvuil in het water in de binnenstad. Deze informatie wordt gebruikt om na te gaan of een plastic vangsysteem (zoals de bubble barrier) meerwaarde heeft ten opzichte van de huidige inspanningen van de Gemeente Utrecht.

5.4 Energie uit oppervlaktewater

Wat hebben we gedaan en waar staan we nu

De afgelopen jaren is verkennend onderzoek gedaan in de stad naar de mogelijkheden thermische energie te winnen uit oppervlaktewater (TEO). De onderzoeken leren dat vooral de grotere wateren in de stad, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal en de Kromme Rijn, veel potentie hebben. Op dit moment maakt het Holland Casino gebruik van een TEO-installatie in het Merwedekanaal.

Wat gaan we de komende jaren doen

We zetten het onderzoek naar Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) voort samen met HDSR en Rijkswaterstaat. Zeer kansrijke locaties zijn delen van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Daarnaast blijven we op een groot aantal locaties de oppervlaktewatertemperatuur meten om meer inzicht te krijgen in de mate en snelheid van opwarming van het oppervlaktewater.

5.5 Financiën

De begroting voor het thema oppervlaktewater is opgenomen in tabel 5.2.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud oppervlaktewater (maaien en schonen)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Groot onderhoud (baggeren)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Vervangings- en verbeteringsinvesteringen oppervlaktewater	1,8	0,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Totaal	**3,3**	**2,3**	**3,3**	**3,3**	**3,4**	**3,4**

Tabel 5.2 Kosten thema oppervlaktewater 2022-2026 (bedragen in miljoenen euro's)

In 2022 ligt het accent op het opstellen van een nieuw maatregelenprogramma voor het verbeteren van de waterkwaliteit. Vandaar dat de investeringen in 2022 eenmalig lager liggen. De kosten voor het opstellen van het maatregelenprogramma en de genoemde onderzoeken worden gedekt uit het budget voor beheer en onderzoek en zijn niet apart benoemd in tabel 5.2,



6

Middelen

De uitvoering van het Programma Water en Riolering is sterk afhankelijk van de beschikbare middelen. De belangrijkste zijn ons personeel en de beschikbare financiële middelen. Dit hoofdstuk gaat hier nader op in.

Foto: Ondertekenen overeenkomst uitvoeringspilot klimaatadaptatie in 2019

6.1 Personeel

Waar staan we nu

Tot 2018 lag de focus op het personeelsbeleid bij water en riolering om met beperkte personeelsinzet de basis op orde te houden. Begin 2018 heeft een extern onderzoek plaatsgevonden naar de personele aspecten voor riolering en stedelijk water. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van de Branchestandaard Gemeentelijke Watertaken van de landelijke Stichting RIONED (Sweco, 2018). Hierbij is de personele situatie voor de gemeentelijke watertaken in Utrecht onderzocht voor zowel de kwantiteit (hoeveelheid personeel) als de kwaliteit (kennis en competenties). Uit het onderzoek bleek dat op dat moment de bestaande formatie onvoldoende was voor de uitvoering van de wettelijke en noodzakelijke taken (basis op orde). De bezetting was dus ook onvoldoende om de vervangingsinspanning te kunnen opvoeren en de gewenste transities voor klimaatadaptatie, circulaire stad en energie vorm te geven. Verder bleek de formatie zeer kwetsbaar: als bepaalde medewerkers zouden vertrekken, dan verdween tegelijkertijd ook een groot deel van de kennis.

Op basis van dit onderzoek is met spoed gestart met het uitbreiden van de personeelsformatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. De laatste drie jaar zijn veel nieuwe mensen begonnen. Hiermee zijn we hard aan het werk om enerzijds de basis op orde te krijgen en te houden en anderzijds gelijktijdig invulling te geven aan de gewenste transities. Voor het op orde krijgen van de basis zijn we afgelopen jaar begonnen met het preventieve onderhoud en het verhelpen van storingen bij de rioolgemalen uit te besteden aan de markt.

Wat gaan we de komende jaren doen

De komende jaren voorzien we een verdere stijging van de personeelsformatie, met name voor het voorbereiden en aansturen van alle rioolvervangingen en bijbehorende ambities met betrekking tot afkoppelen, ontharden en klimaatbestendig maken. De extra personeelskosten voor het initiëren en aansturen van de vervangingen zijn onderdeel van de post personeelskosten in de meerjarenbegroting. De personeelskosten voor het voorbereiden, het directie voeren en het houden van toezicht zijn niet direct zichtbaar in de begroting, ook omdat het per project kan verschillen of deze taken worden ingehuurd of worden uitgevoerd door eigen personeel. De kosten zijn onderdeel van de investeringen voor de rioolvervangingen.

6.2 Kostenontwikkeling 2022-2026

De verwachte kostenontwikkeling in de periode 2022-2026 is weergegeven in tabel 6.1

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dagelijks onderhoud afvalwater	5,1	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
Dagelijks onderhoud oppervlaktewater	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,,5
Personeelskosten	5,3	6,1	6,7	7,0	7,0	7,0
Beleid beheer & onderzoek	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Waterproof030	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Subsidie groene daken	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Subsidie watervriendelijk maatschappelijk vastgoed	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Groot onderhoud (baggeren)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Vervangingsinvesteringen riolering	16,3	14,2	13,7	14,6	16,0	18,4
Vervangingsinvesteringen gemalen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Vervangingsinvesteringen oppervlaktewater	1,8	0,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Bijdragenregeling interne projecten	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Bijdrage terugbrengen Leidsche Rijn	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Compensabele BTW	3,9	3,7	3,8	3,9	4,2	4,5
Bijdrage bedrijfsvoering gemeente	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Bijdrage straatreiniging	4,0	4,2	4,2	4,3	4,4	4,4
Totaal	**42,7**	**43,8**	**45,2**	**46,8**	**48,6**	**50,6**

Tabel 6.1 Verwachte kostenontwikkeling in de periode 2022-2026

Een aantal ontwikkelingen vallen op:

- De kosten voor het dagelijks onderhoud nemen van 2021 naar 2022 sterk toe. Zie voor de verklaring paragraaf 2.8.
- De personeelskosten blijven de komende jaren stijgen om de extra vervangingsinvesteringen te kunnen initiëren en om invulling te kunnen geven aan maatschappelijke opgaven als energietransitie, klimaatadaptatie, groei van de stad, biodiversiteit en de circulaire stad.
- De kosten voor de vervanging van de riolering liggen in 2022 en 2023 lager dan in 2021 doordat de werkzaamheden in de Zeeheldenbuurt in 2022 deels en in 2023 volledig afgerond zijn. De aanpak van wateroverlast in de Zeeheldenbuurt wordt gedekt uit het budget voor de vervangingsinvesteringen. Deze kosten komen bovenop de reguliere vervangingsinvesteringen.
- De subsidieregelingen en de bijdrageregeling aan niet rioleringsprojecten zijn mede op verzoek van de accountant apart in de begroting zichtbaar gemaakt.
- Toepassing van de bijdrageregeling aan niet rioleringsprojecten zorgt voor een bijdrage van 4 miljoen euro aan het terugbrengen van de Leidsche Rijn. Vanwege de omvang van deze bijdrage is deze apart in de begroting opgenomen.

6.3 Ontwikkeling rioolheffing

6.3.1. Ontwikkeling eigenaren en grootverbruik

De rioolheffing is in Utrecht opgebouwd uit een heffing voor eigenaren en een heffing voor gebruikers. De eigenarenheffing betreft een vast bedrag per jaar per aangesloten perceel (in 2021 € 228,32). De gebruikersheffing betreft een bedrag per kubieke meter water en wordt aanvullend op de eigenarenheffing opgelegd aan grootverbruikers die jaarlijks meer dan 250 m3 afvalwater op de riolering lozen (in 2021 gemiddeld € 1,67 per m3).

De huidige toedeling van de kosten tussen eigenaren- en grootverbruikersheffing is gebaseerd op de jaarlijkse verdeling in hoeveelheid afgevoerd afvalwater door eigenaren en grootverbruikers. Daarbij worden alleen de kostenposten waarbij de kosten daadwerkelijk afhankelijk zijn van de hoeveelheid afgevoerd afvalwater naar rato toegerekend aan de grootverbruikersheffing. Dit zijn de posten dagelijks onderhoud, vervangingsinvesteringen en de BTW. Kosten die geen relatie hebben met de hoeveelheid afvalwater, zoals de posten beleid, beheer en onderzoek, personeelskosten, bijdrage straatreiniging en bijdrage bedrijfsvoering gemeente worden volledig toegerekend aan de eigenarenheffing. De verdeelsleutel wordt jaarlijks aangepast op basis van het aantal inwoners, het gemiddelde jaarlijkse drinkwaterverbruik per inwoner en het verwachte grootverbruik. De verwachte ontwikkeling van het aantal aangesloten eigenaren en het verwachte grootverbruik is weergegeven in onderstaande tabel.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Aansluitingen	163.840	169.900	172.900	175.900	178.900	181.900
Lozing bewoners (m^3)	15.750.000	16.030.000	16.300.000	16.580.000	16.860.000	17.130.000
Lozing grootverbruik (m^3)	3.200.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Lozing totaal (m^3)	18.950.000	19.030.000	19.300.000	19.580.000	19.860.000	20.130.000

Tabel 6.2 Verwachte ontwikkeling lozingen in de periode 2022-2026

Voor de groei van het aantal aansluitingen is uitgegaan van 3.000 extra aansluitingen per jaar op basis van de meest recente bouwprognoses. Het aantal aansluitingen in 2022 is bijgesteld op basis van de rapportage van de BGhU over 2020. Het werkelijke aantal aansluitingen bleek in 2020 en 2021 aanzienlijk hoger te liggen dan in de raming was aangehouden. Ook het grootverbruik is gecorrigeerd op basis van de rapportage van 2020. Hieruit blijkt dat de huidige omvang van het grootverbruik ongeveer 3,0 miljoen m^3 per jaar bedraagt. In overleg met de BGhU is besloten om voor de begroting de komende jaren uit te gaan van 3,0 miljoen m^3 per jaar.

6.3.2. Indicatie ontwikkeling eigenaren en gebruikersheffing

Bij volledige kostendekking en bij toepassing van de huidige verdeelsleutel tussen klein- en grootverbruik ontwikkelen de eigenaren- en gebruikersheffing zich conform tabel 6.3. Deze ontwikkeling is lijn met de uitgangspunten in de Visie Water en Riolering. De genoemde bedragen zijn exclusief inflatie.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Eigenarentarief	€ 228,32	€ 228,32	€ 233,54	€ 237,98	€ 243,38	€ 248,86
Verschil tov vorig jaar (in %)	2,9%	0%	2,3%	1,9%	2,3%	2,3%
Grootverbruikstarief	€ 1,67	€ 1.67	€ 1,60	€ 1,64	€ 1,71	€ 1,77
Verschil tov vorig jaar (in %)	2,9%	0%	-4,0%	2,2%	4,1%	4,0%

Tabel 6.3 Indicatie ontwikkeling eigenaren- en grootverbruikerstarief in de periode 2022-2026

Uit de tabel blijkt hoe lastig het is om met de huidige systematiek de tarieven van het grootverbruikerstarief en eigenarentarief met dezelfde percentages te laten stijgen. Dit lukt in de praktijk alleen door elk jaar verschillen op te vangen via de egalisatiereserve. De komende jaren gaan wij dan ook samen met de BghU onderzoek doen naar een nieuw toerekeningssysteem wat robuuster en toekomstbestendiger is dan het huidige systeem, maar toch recht doet aan het beginsel de vervuiler betaalt. Zoals in paragraaf 2.5 aangegeven kijken we in dit onderzoek ook naar de beprijzing van lozingen van bemalingswater op de riolering. Daarnaast nemen we de mogelijkheden van de nieuwe modelverordening van de VNG voor de rioolheffing mee in dit onderzoek.

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/waterenriolering

Oktober 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Kees Diepeveen

Ambtelijk opdrachtgever
Julia Donker

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht en Utregse Ontwerpers

Projectleiding
Erwin Rebergen

Projectteam
Joram van der Schans, Team Water, Riolering & Gemalen

Fotografen
Gemeente Utrecht

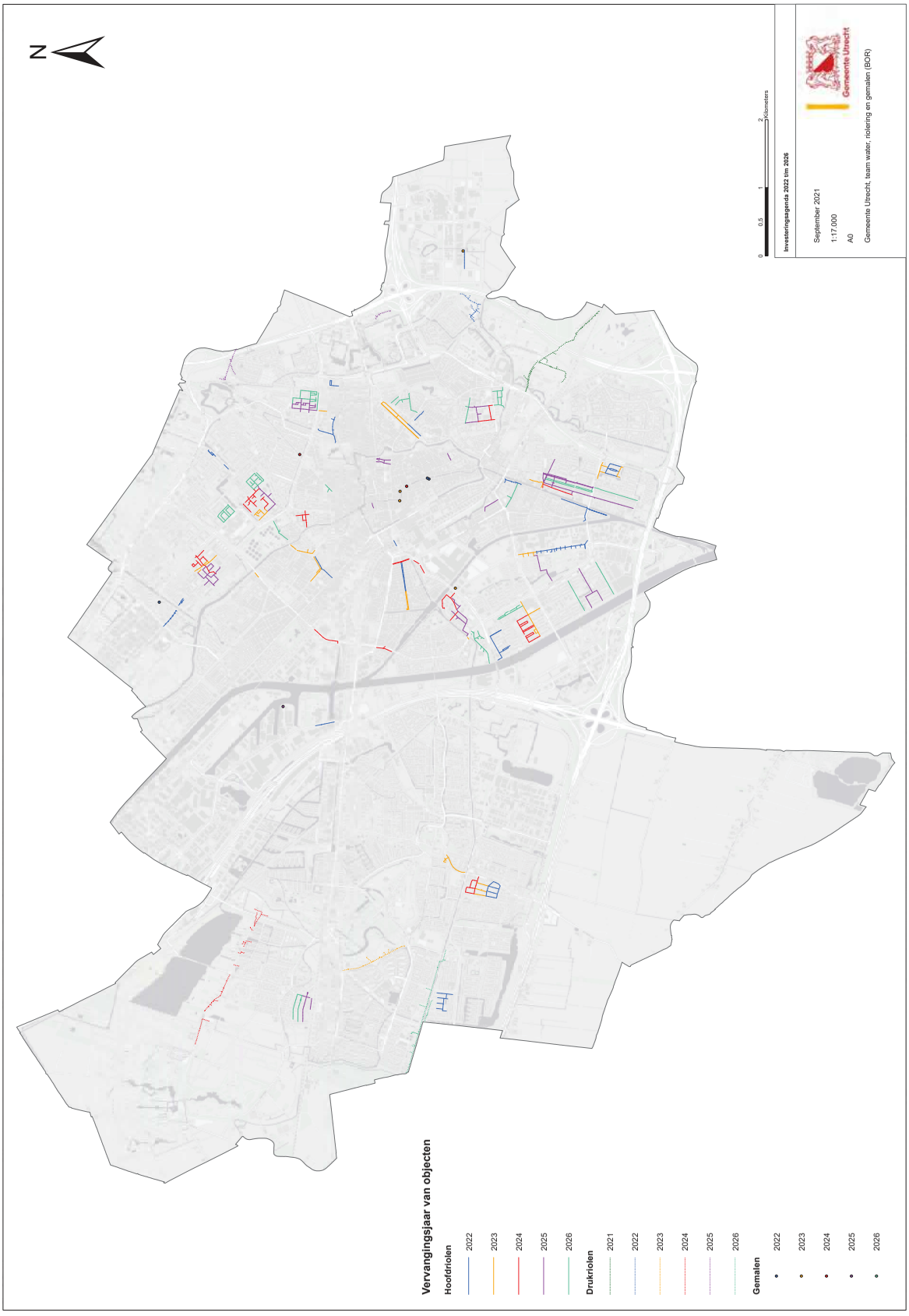


Bijlagen

Bijlage 1: Investeringsprogramma riolering 2022-2026
Bijlage 2: Beleid en onderzoeksprogramma
Bijlage 3: Bijdrageregeling niet rioleringsprojecten
Bijlage 4: Indicatoren
Bijlage 5: Baggerprogramma

Foto: De aanleg van een persleiding in de Cambridgelaan

Bijlage 1 Inversteringsplanning riolering 2022 – 2026



Klik op de kaart om in de browser te openen

Gebied	Wijk	Aantal km te vervangen riolering in totaal	Waarvan t/m 2026	Start planvorming	Start uitvoering
Kanaalstraat / Damstraat	West	1,7	1,7	2017	2022
Welgelegen	West	2,7	2,7	2020	2023
Overige projecten West	West	0,2	0,2	2021	2022
Omloop e.o. (incl. relining)	Noordwest	1,5	1,5	2021	2022
Taagdreef e.o.	Overvecht	2,4	2,4	2017	2023
Amazonekwartier	Overvecht	3,5	3,5	2020	2023
Theemsdreef e.o.	Overvecht	6,5	0,7	2023	2026
Rubicondreef e.o.	Overvecht	4,5	0,7	2023	2026
Orinocodreef	Overvecht	0,6	0,6	2017	2022
Overige projecten Overvecht	Overvecht	0,8	0,8	2021	2022
Tuindorp-Oost	Noordoost	7,0	3,0	2021	2024
Overige projecten Noordoost	Noordoost	1,4	1,4	2020	2022
Rubenskwartier	Oost	2,7	1,8	2020	2024
Breitnerlaan e.o.	Oost	2,0	0,8	2022	2024
Maliebaan / Snellenlaan	Oost	1,7	1,7	2019	2023
Overige projecten oost	Oost	1,3	1,3	2020	2022
Projecten Binnenstad	Binnenstad	0,9	0,9	2023	2024
Oudegeinlaan e.o.	Zuid	1,3	1,3	2020	2022
Oud Hoograven incl. Diamantweg	Zuid	9,0	4,6	2021	2025
Rotsoord	Zuid	0,5	0,5	2020	2022
KanaleneilandNoord-Noord	Zuidwest	0,9	0,9	2017	2022
Kanaleneiland Noord-Midden	Zuidwest	2,6	2,6	2019	2023
Eisenhowerlaan e.o.	Zuidwest	2,5	0,9	2024	2026
Vasco da Gamalaan e.o.	Zuidwest	0,9	0,9	2021	2024
Europalaan Noord	Zuidwest	1,0	1,0	2019	2022
Overige projecten Zuidwest	Zuidwest	2,2	2,2	2023	2025
Meerndijk e.o.	Vleuten – De Meern	4,8	3,0	2017	2021
De Gaag fase 2	Vleuten – De Meern	0,9	0,9	2019	2021
Odenveltlaan	Vleuten – De Meern	1,2	1,2	2023	2025
Totaal		**69,2**	**45,7**		

NB. Het aantal km te vervangen riolering in deze tabel ligt ongeveer 10% hoger dan het daadwerkelijk begrote en geprogrammeerde aantal km (45,7 versus 41,5 km). Deze overprogrammering is bedoeld om tegenvallers in de voorbereiding en uitvoering op te vangen.

Bijlage 2: Beleid en onderzoek

Afvalwater

Nummer	Activiteit
1	Inventarisatie toekomstig afvalwateraanbod
2	Risicogestuurd beheer: Doorontwikkeling Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS) inclusief monitoring riooloverstorten
3	Onderzoek rioolvreemd water
4	Onderzoek naar de haalbaarheid van riothermie (energie uit rioolwater).
5	Beleid circulair en fossielarme energie doorontwikkelen.
6	Opstellen verlegregeling riolering

Hemelwater

Nummer	Activiteit
1	Onderzoek prioritaire gebieden hemelwateroverlast
2	Omgevingsplanregels uitwerken om bij invoering Omgevingswet afkoppelen regenpijp voorzijde gebouw af te kunnen dwingen.
3	Omgevingsplanregels uitwerken om bij invoering Omgevingswet vasthouden hemelwater op eigen perceel af te kunnen dwingen.
4	Nieuwe subsidieregeling voor watervriendelijk maatschappelijk vastgoed
5	Uitwerken ontwerprichtlijnen voor hemelwaterbestendige openbare ruimte
6	Uitbreiden bewustwordingscampagne Waterproof030 naar alle klimaatadaptatie thema's
7	Doorontwikkelen modelinstrumentarium
8	Doorontwikkelen Water Registratie en Intelligentie Systeem (WRIS)

Grondwateroverlast

Nummer	Activiteit
1	Inventarisatie kwetsbare panden en kwetsbaar groen voor droogte
2	Vaststellen een minimaal toelaatbare grondwaterstand voor stedelijk gebied
3	Ontwikkeling grondwatermodel
4	Juridisch verankeren maximaal en minimaal toelaatbare grondwaterstand in de Omgevingswet
5	Uitbreiden en aanpassen grondwatermeetnet om effecten droogte, bemalingen en wko's beter in beeld te krijgen
6	Onderzoek interactie en bepalen afwegingskader infiltratie-rioolvervanging wko's binnen Visie Ondergrond

Oppervlaktewater

Nummer	Activiteit
1	Onderzoek naar haalbaarheid nieuwe, eigen verwerkingslocatie bagger
2	Klimaatgevoelige wateren in beeld brengen samen met waterschappen en ambities daarop bijstellen
3	Gebruiksfuncties gerelateerd aan waterkwaliteit vastleggen in de Visie Stadswater
4	Ontwikkelen maatregelenprogramma om ambities te realiseren samen met HDSR
5	Voortzetten ecoscan o.a. via burgermeetnet samen met HDSR
6	Aanpak exoten samen met Provincie en waterschappen
7	Onderzoek naar thermische energie uit oppervlaktewater samen met HDSR en Rijkswaterstaat

Bijlage 3: Bijdrageregeling niet-rioleringsprojecten

Doel van de regeling

De bijdrageregeling dient om bij ingrepen in de bestaande openbare ruimte – die niet voortkomen uit het deelprogramma stedelijk water en riolering– de meerkosten, - die niet in de exploitatiekosten zijn opgenomen- te dekken om te voldoen aan de hemelwateropgave. De hemelwateropgave betreft:

1. Het vergroten van de sponswerking van de stad door het vervangen van verharding voor groen/blauwe oplossingen.
2. Het vasthouden van 90% van de jaarneerslag door het regenwater los te koppelen van de bestaande riolering en doelmatig te verweken volgens de voorkeursvolgorde: hergebruik, vasthouden, infiltreren en afvoeren.
3. Het voorkomen van schade aan panden of de openbare ruimte of stremming van wegen bij extreme neerslag.
4. Het verminderen van de aanvoer van schoon regenwater naar de rioolwaterzuivering.

Op sommige plekken in de gemeente Utrecht is het onwenselijk om meer regenwater te infiltreren. Hier kan sprake zijn van al bestaande overlast door te hoog grondwater of een verwachting dat grondwateroverlast kan optreden. Mocht hier sprake van zijn geeft de groep Water, Riolering & Gemalen dit aan. Er wordt gewerkt aan een kaart waarop dit voor iedereen zichtbaar is.

Hierbij gaat het om werkzaamheden die ervoor zorgen dat het hemelwater meer volgens de voorkeursvolgorde verwerkt wordt, zoals bijvoorbeeld:

- Het vervangen van verharding door groen zodat er meer regenwater kan infiltreren
- Het aanleggen van een hemelwatervoorziening voor het hergebruik van hemelwater
- Het vervangen van ondoorlatende verharding door verharding die water doorlaat.
- Het aanbrengen van infiltratievoorzieningen, zowel op maaiveldniveau als daaronder.
- Het graven van extra oppervlaktewater.
- Het aanleggen van hemelwatervoorzieningen om hemelwater te lozen op oppervlaktewater.
- Het aanleggen van gevel en stoeptuinen.

90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden bij het creëren van een infiltratievoorziening met een inhoud van 15mm over het verharde oppervlak. Voor het realiseren van een alternatieve waterberging dient via een maatwerkberekening aangetoond te worden dat minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden.

Werkwijze

In de regeling wordt onderscheid gemaakt tussen aanvragen onder € 50.000,- en daarboven. Bij eisen aan de aanvraag is aangegeven welke eisen gelden in de eenvoudige procedure. Voor de grotere aanvragen is er een uitgebreidere procedure waarbij meer afstemming plaatsvindt tussen het project en de groep Water, Riolering & Gemalen. In de FO/Initiatiefase van het project wordt de aanvraag besproken. Na deze bespreking wordt een voorlopige toezegging gedaan voor de bijdrage. Uiteindelijk ligt een DO- of besteksraming, waarbij de hemelwaterkosten apart inzichtelijk worden gemaakt, ten grondslag voor de definitieve aanvraag. In dat geval worden de volledige hemelwaterkosten vergoed met een maximum van €40 per m2 en €250.000,- per project per jaar. Voor een hogere bijdrage is een besluit van de verantwoordelijk wethouder nodig.

Voor wie

De regeling is bedoeld voor projecten en initiatieven in de openbare ruimte binnen de gemeente Utrecht, die in opdracht van de gemeente Utrecht worden uitgevoerd. Alleen medewerkers van de gemeente Utrecht kunnen een aanvraag indienen. Er wordt alleen binnen de gemeentelijke organisatie geld overgeboekt. Openbare ruimte is ruimte die minimaal tussen zonsopgang en ondergang vrij toegankelijk is en die in eigendom en/of beheer is van de gemeente Utrecht.

De regeling is niet bedoeld voor ruimtelijke ontwikkelingen met een eigen grondexploitatie. Daarnaast is de regeling ook niet bedoeld voor projecten die voortkomen uit het deelprogramma stedelijk water en riolering.

Vergoeding

Uitgangspunt voor de regeling is dat de meerkosten voor het realiseren van de hemelwateropgave worden vergoed, waarbij de voorkeursvolgorde voor het verwerken van hemelwater wordt gehanteerd. De bijdrage gaat uit van een vaste maximale vergoeding van:

1. € 40 per m2 voor het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte
2. € 40 per m² voor het afkoppelen van verharding en het bovengronds transporteren en verwerken van het regenwater als ontharding en vergroening niet mogelijk is.
3. € 30 per m² voor het afkoppelen van verharding en het ondergronds verwerken van het regenwater als ontharding, vergroening en bovengrondse verwerking niet mogelijk is.
4. € 40 per m2 voor het afkoppelen van verharding en het verwerken van het regenwater in nieuw oppervlaktewater als ontharding en infiltratie niet mogelijk zijn.
5. € 20 per m² voor het afkoppelen van verharding en het rechtstreeks verwerken van het regenwater in bestaand oppervlaktewater.

Te vergoeden kosten

Aan de volgende kosten wordt een bijdrage verleend:

- Kosten aannemer, op basis van gedetailleerde besteksraming, inschrijfstaat of nacalculatie. Hieronder vallen, onder andere, kosten voor materialen en de realisatie.
- Directievoering en toezicht, bij voorkeur op basis van procentuele bijdrage hemelwateropgave in totale kosten.
- Voorbereidingskosten, bij voorkeur op basis van de besteksraming volgens de standaard vat-kosten.

Eisen aan de aanvraag

De aanvraag bevat in elk geval (< € 50.000 & > € 50.000):

- Een plantekening van de huidige en toekomstige situatie (huidige situatie mag ook een foto zijn)
- Het aantal vierkante meters her in te richten, af te koppelen en/of te ontharden oppervlak en het totale (aangesloten) verhard oppervlak.
- Een korte beschrijving van de werkzaamheden.
- Een onderbouwing dat de 90% regeling behaald wordt voor het afgekoppeld oppervlak.
- Het verwachte jaar van uitvoering.

Bij de uitgebreide procedure (> € 50.000) moet toegevoegd worden:

- De beleids- of gebiedsadviseur water en riolering waarmee afstemming heeft plaatsgevonden in de ontwerpfase van het project.
- Een DO en besteksraming van het werk, waarbij de kosten van de hemelwateropgave apart inzichtelijk zijn gemaakt.

De aanvraag dient ingediend te worden via e-mailadres waterproof030@utrecht.nl of bij water en riolering en klimaat vanuit BOR.

Betaling

De bijdrage wordt overgeboekt in het jaar van aanbesteding en/of realisatie. Een bijdrage in de voorbereidingskosten kan worden overgeboekt in het jaar dat de voorbereidingskosten worden gemaakt.

Beoordeling

De beoordeling van de aanvragen kleiner dan € 50.000,- worden beoordeeld door de gebiedsadviseur water en riolering (1e beoordeling) en de verantwoordelijke beleidsadviseurs van de groep Water, Riolering en Gemalen. Aanvragen groter dan € 50.000,- worden behandeld in het managementoverleg van de groep Water, Riolering en Gemalen. Aanvragen groter dan € 250.000,- worden voorgelegd aan de verantwoordelijk wethouder.

Aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst. Bij overschrijding van het beschikbare jaarbudget wordt afhankelijk van het jaar van uitvoering, de aanvraag doorgezet naar het daaropvolgende jaar.

Bijlage 4: Indicatoren

De doelstellingen en indicatoren in de Programmabegroting worden als volgt gewijzigd:
Programma Openbare Ruimte en groen

Was:
Subdoelstelling 1.2 Het afval- en hemelwater wordt veilig en milieuvriendelijk ingezameld en de oppervlaktewaterkwaliteit voldoet aan de doelstellingen

Wordt:
Subdoelstelling 1.2 Een gezond, robuust en toekomstbestendig water- en rioleringssysteem voor iedereen

Effectindicator 1.2.1

Was:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.1	Het aantal keer per jaar dat waterover- last optreedt door het onvoldoende funtioneren van het gemeentelijk hemelwater- en/of ontwateringssysteem	64 (2012)	4	<50	<50	<50	<50	<50
Oorsprong	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 blz. 21 en 28							

Wordt:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.1	Het aantal gereigistreerde meldingen van volledig gestremde wegen of he- melwater in panden van- uit de openbare ruimte bij extreme neerslag (buien t/m 80 mm per uur)	0 (2020)	0	0	0	0	0	0
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.2	Het aantal geregistreerde meldingen van grondwa- teroverlast door te hoge of te lage grondwater- standen in de openbare ruimte.	7 (2012)	4	<5	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Effectindicator 1.2.2

Was:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.2	Het aantal keer per jaar dat dusdanige oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen optreden dat directe maatregelen zijn vereist. Het gaat hier om vissterfte, stank, botulisme, blauwalg en overmatig kroos	2 (2012)	16	<5	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019							

Wordt:

Effectindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
E1.2.3	Het aantal keer per jaar dat dusdanige oppervlaktewaterkwaliteitsproblemen optreden dat directe maatregelen zijn vereist. Het gaat hier om vissterfte, stank, botulisme, blauwalg en overmatig kroos	2 (2012)	16	<5	<5	<5	<5	<5
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Prestatieindicator 1.2.1

Was:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.1	Het aantal uitgevoerde maatregelen om het afvalwater-, hemelwater- en ontwateringssysteem op orde te houden	-	12	nader te bepalen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018							

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.1	Het aantal km vervangen openbare riolering	-	2,1	6,2	7,1	8,2	9,3	10,7
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Prestatieindicator 1.2.2

Was

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.2	Het jaarlijks aantal afgekoppeld of vergroend ha verhard oppervlak	-	11,4	Nader te bepalen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018							

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.2	Het afgekoppeld en daarbij zo mogelijk vergroend ha verhard oppervlak	-	11,4	11,2	12,1	13,2	14,3	15,7
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Prestatieindicator 1.2.3

Was:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.3	Het aantal uitgevoerde maatregelen uit het Plan gemeentelijke Watertaken Utrecht om de opper-vlakte waterkwaliteti te verbeteren	-	9	Nader te bepalen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oorsprong	Voorjaarsnota 2018							

Wordt:

Prestatieindicator		Nulmeting	Realisatie 2020	Doelstelling 2022	Doelstelling 2023	Doelstelling 2024	Doelstelling 2025	Doelstelling 2026
P1.2.3	Het percentage daadwer-kelijk uitgevoerde maatre-gelen t.o.v. de gepro-grammeerde maatregelen om de waterhuishouding en de waterkwaliteit te verbeteren	-	-	>90%	>90%	>90%	>90%	>90%
Oorsprong	Programma Water en Riolering 2022-2026							

Bijlage 5 Meerjaren baggerprogramma



Klik op de kaart om in de browser te openen


Een heftig bedri
25-BJS-8

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2366
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	7
Titel	Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU
ID	2536
Behandelend ambtenaar	Martijn van Randwijk
Telefoon	0613140530
E-mail	martijn.van.randwijk@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	Toezeggingen: De wethouder zegt toe: • De raad in de voortgangsrapportage (Q2 2022) over de islamitische begraafplaats te informeren over de monitoring van het aantal plekken. Terug in de Raad: B-punt: 30 minuten.

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Gemeenteraad	3 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Martijn van Randwijk
Kenmerk	9562929
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. In te stemmen met het verzoek van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) van 23 juli 2021 om aan VUMO grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere (Islamitische) begraafplaats.

2. Het perceel thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (ged.) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een oppervlakte van circa 11.050 m^2 - thans in gebruik als gemeentelijke begraafplaats zoals nader is aangegeven op de bijgevoegde indicatietekening - aan te wijzen als bijzondere (Islamitische) begraafplaats, en hiertoe het ‘Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg gemeente Utrecht’, vast te stellen.

3. Af te wijzen het verzoek van Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU) van 18 juni 2020, om aan IKU grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere begraafplaats.

Samenvatting

Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een eigen Islamitische begraafplaats. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust. De gemeente Utrecht heeft in 2020 twee afzonderlijke verzoeken ontvangen om een Islamitische begraafplaats te helpen realiseren. De gemeenteraad wijst met dit besluit een stuk grond op begraafplaats Tolsteeg aan als bijzondere (Islamitische) begraafplaats voor Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO). Volgens de Wet op de lijkbezorging heeft een kerkgenootschap namelijk het recht op een eigen begraafplaats. Het stuk grond is al lange tijd grotendeels niet meer actief in gebruik als (gemeentelijke) begraafplaats. Dit komt doordat steeds meer overledenen worden gecremeerd. Daardoor is er een overschot aan grond ontstaan op de Utrechtse gemeentelijke begraafplaatsen, vooral op Tolsteeg. Het college gaat nadat de raad het besluit heeft genomen in gesprek met VUMO om de voorwaarden te bepalen waaronder de grond aan hen kan worden uitgegeven. Bij overeenstemming moet het terrein nog worden ingericht, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een erfafscheiding van de rest van Tolsteeg, dat in gebruik blijft als gemeentelijke begraafplaats.

Context

Aanleiding

Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een eigen Islamitische begraafplaats. Deze behoefte is door de strenge coronamaatregelen vanaf begin 2020, waarbij repatriëring naar land van herkomst niet altijd mogelijk is, sterk toegenomen. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de regelgeving, de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust. Deze behoeften gaan daarmee verder dan de mogelijkheid die de gemeente Utrecht aan moslims biedt om op de twee gemeentelijke begraafplaatsen Daelwijck en Kovelswade op aparte islamitische grafvakken te worden begraven. Deze aparte grafvakken staan onder beheer van de gemeente en de gemeente bepaalt de voorwaarden en de tarieven.

Op meerdere momenten in het voorjaar van 2020 is de gemeente Utrecht door verschillende organisaties benaderd met het verzoek hen te helpen bij het realiseren van een eigen Islamitische begraafplaats in Utrecht. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in twee afzonderlijke verzoeken van:

- VUMO (Verenigde Utrechtse Moslims), een samenwerkingsverband van acht Utrechtse moskeeorganisaties. Dit samenwerkingsverband heeft zich binnen deze aanvraag eerder aan de gemeente gepresenteerd als SMUO (Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving) en IBU (Islamitische Begraafplaats Utrecht). Deze acht moskeeorganisaties zijn:
    - Islamitisch Cultureel Centrum Leidsche Rijn;
    - Islamitische Stichting Lombok (Assoenna Moskee);
    - Islamitische Vereniging Hoograven (Moskee Essalaam);
    - Islamitische Vereniging Kanaleneiland (Moskee Sayidina Ibrahim);
    - Stichting Abi Bakr Issiddik (Moskee Zuilen);
    - Stichting Aldawa Al Islamia (Moskee Omar al Farouk);
    - Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht;
    - ISN Utrecht Ulu Moskee.
- IKU (Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht), wat het oorspronkelijke verzoek van BIBIN (Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland) heeft overgenomen.

Verderop zijn de essentie en de totstandkoming van de twee afzonderlijke verzoeken toegelicht.

Naar aanleiding van deze verzoeken heeft het college in 2020 een verkenning uitgevoerd naar de wettelijke kaders, de haalbaarheid en de mogelijke locaties voor het laten realiseren van een eigen Islamitische begraafplaats in Utrecht. De resultaten van de verkenning zijn opgenomen in de Startnotitie Islamitische begraafplaats, die als bijlage van de raadsbrief van 2 december 2020 aan de raad is toegezonden. Een belangrijke conclusie van de verkenning is dat een deel van begraafplaats Tolsteeg een kansrijke locatie is voor de beoogde Islamitische begraafplaats. Verder is duidelijk geworden dat de twee genoemde organisaties elk afzonderlijk het doel nastreven om in Utrecht te beschikken over een eigen Islamitische begraafplaats. Er zijn meerdere, zowel door de organisaties zelf als onder regie van de gemeente, pogingen ondernomen om de twee organisaties te laten

samenwerken en samen het verzoek in te dienen. Het college heeft de twee organisaties er daarbij op gewezen dat zij hierin een gezamenlijk maatschappelijk belang dienen en dat een gezamenlijk verzoek het proces tot realisatie van de beoogde begraafplaats waarschijnlijk spoediger zal doen verlopen. Deze samenwerking is echter niet tot stand gekomen. Daarom heeft de gemeente uiteindelijk in november en december 2021 van beide organisaties een afzonderlijk verzoek met aanvullende informatie ontvangen, waarin zij beiden de raad verzoeken aan hen ieder grond beschikbaar te stellen voor een door henzelf te realiseren en beheren Islamitische begraafplaats. Beide organisaties stellen dat zij hun verzoek hebben ingediend als een kerkgenootschap, met verwijzing naar de artikelen 38 en 40 in de Wlb. In beide aanvragen wordt de gemeente verzocht om, conform artikel 40, lid 3, van de Wlb, gemeentelijke grond door hen in eigendom te kunnen laten verwerven.

Voor zover ons bekend zijn niet eerder bij een gemeente in Nederland gelijktijdig twee afzonderlijke verzoeken ontvangen waarin beiden zich met nadruk beroepen op het wettelijk recht om te beschikken over een bijzondere (in dit geval Islamitische) begraafplaats. De twee verzoeken dienen elk afzonderlijk te worden behandeld.

Juridische context

Bijzondere begraafplaatsen

Het juridisch kader wordt met name gevormd door de Wet op de lijkbezorging (verder aangeduid als: Wlb). De wetgever kent twee soorten begraafplaatsen: gemeentelijke begraafplaatsen en ‘bijzondere’ begraafplaatsen. Een bijzondere begraafplaats wordt gerealiseerd en in stand gehouden door een kerkgenootschap of door een privaatrechtelijke rechtspersoon of door een natuurlijk persoon. Van deze drie heeft (alleen) een kerkgenootschap van oudsher het wettelijk recht op een bijzondere begraafplaats, of meer specifiek: het recht op een kerkelijke begraafplaats. De gemeente kan wettelijk geen bijzondere begraafplaats realiseren en/ of beheren. Vanwege de tekstuele omvang van de meest relevante wetsartikelen en een toelichting daarop, zijn deze opgenomen in de Bijlage Wetsartikelen en toelichting Wet op de lijkbezorging.

Aanwijzen grond

Het is de bevoegdheid van de raad om de grond aan te wijzen voor het aanleggen (of uitbreiden) van bijzondere begraafplaatsen (artikel 40, lid 1, van de Wlb). Het college gaat er daarom vanuit dat het besluiten op verzoeken om grond aan te wijzen voor een bijzondere (kerkelijke) begraafplaats een raadsbevoegdheid is.

Gronduitgifte

In de Wlb (artikel 40, lid 3) is opgenomen dat, wanneer een kerkgenootschap verzoekt om het (volledig) eigendom van grond ten behoeve van het realiseren van de eigen begraafplaats te verkrijgen, het college daar op redelijke voorwaarden medewerking aan verleent. Het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid (Grondprijzen 2021) is dat het college grond in erfpacht uitgeeft, behoudens voor vrije sector woningbouw. Omdat in artikel 40, lid 3, van de Wlb echter wordt gesproken over het (onder redelijke voorwaarden) in eigendom verwerven van de grond, lijkt deze bepaling geen ruimte te bieden om het kerkgenootschap een beperkt recht aan te bieden wanneer het kerkgenootschap expliciet verzoekt om de grond in eigendom te verkrijgen. Daarom zal het college aan een verzoek tot het verkopen en in eigendom leveren van de grond ten behoeve van een bijzondere begraafplaats op basis van voormeld artikel uit de Wlb haar medewerking (moeten) verlenen.

Redelijke voorwaarden

De redelijke voorwaarden waaronder de grond door het kerkgenootschap in eigendom kan worden verkregen zien onder meer op de te betalen grondprijs, de inrichting, de realisatie- en inrichtingskosten, het aantal graven, het onderhoud(sniveau), de uitstraling van de begraafplaats, de ecologische inrichting en het mogelijk gezamenlijk gebruik van gemeentelijke voorzieningen, zoals de toegangsweg en de parkeerplaats. De grondprijs zal minimaal de kosten moeten dekken, tenzij er redenen zijn daarvan af te wijken. Indien er tussen de gemeente en het kerkgenootschap overeenstemming is over de voorwaarden voor de uitgifte, dan wordt dat gevalideerd met een geactualiseerde taxatie. Aansluitend zal de overeenkomst met daarin de overeengekomen voorwaarden worden opgemaakt en kan deze door het college met het kerkgenootschap worden gesloten. De levering van de grond zal plaatsvinden nadat alle vergunningen door het

kerkgenootschap onherroepelijk zijn en na een positieve Bibob toetsing. Als het college en het kerkgenootschap echter niet tot overeenstemming komen over de (redelijke) voorwaarden van gronduitgifte, dan zullen Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht de redelijke voorwaarden bepalen (op grond van artikel 40, lid 3, van de Wlb). De uitkomst hiervan is bindend.

Toestemming ingebruikneming
Tenslotte moet het college toestemming verlenen om de bijzondere begraafplaats in gebruik te laten nemen (artikel 41 Wlb).

Beroepsprocedure
In de Wlb is de mogelijkheid op een beroepsprocedure opgenomen. Volgens artikel 88 van de Wlb treedt een raadsbesluit en/ of collegebesluit niet in werking zolang een beroepsprocedure loopt. Een beroepsprocedure heeft dus een opschortende werking. De eerste stap in een eventuele beroepsprocedure is, conform artikel 42 van de Wlb, administratief beroep bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Daarop is aansluitend beroep mogelijk bij de bestuursrechter tegen het besluit van gedeputeerde staten (artikel 7:1, 8:1 en 8:6 Awb). Tot slot is er daarop hoger beroep mogelijk tegen de uitspraak van de bestuursrechter, in eerste aanleg bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek van VUMO
Het voorliggende uiteindelijke verzoek van VUMO aan het gemeentebestuur is om conform artikel 38 van de Wlb, medewerking te verlenen bij de realisatie en totstandkoming van een islamitische begraafplaats onder beheer van VUMO. Daarnaast wordt conform artikel 40, lid 1, van de Wlb verzocht de begraafplaats in eigendom te kunnen verwerven.

Dit uiteindelijke verzoek kent stapsgewijs de volgende voorgeschiedenis, waarin zoveel mogelijk uit de correspondentie van VUMO is verwoord.

- Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving (SMUO) dient op 5 april 2020 het eerste schriftelijke verzoek in bij de burgemeester. SMUO doet daarin een beroep op de gemeente voor het creëren dan wel mogelijk maken van islamitische rustplekken met eeuwige grafrust in Utrecht, zodanig dat islamitische overledenen met alle zorg hier begraven kunnen worden. SMUO vraagt de burgemeester gezamenlijk de oplossingsrichtingen te bespreken. Er is nog steeds een groot tekort aan islamitische begraafplaatsen met eeuwige grafrust in Nederland en in het bijzonder in Utrecht. Moslims uit Utrecht en omgeving die komen te overlijden worden momenteel noodgedwongen elders in het land begraven, terwijl hun naasten de mogelijkheid willen hebben de graven van hun overleden dierbaren frequent te bezoeken.
- Op 21 april 2020 wordt het verzoek van SMUO verduidelijkt en omschreven als het verzoek voor de realisatie van een islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in de omgeving van Utrecht, dan wel als het verzoek de islamitische gemeenschap in Utrecht en omgeving te ondersteunen bij het realiseren van een islamitische begraafplaats door het aanbieden van gronden die aangemerkt zijn als bestemming begraafplaats of hiervoor in aanmerking komen.
- Op 3 januari 2021 (in een brief aan het college) en op 19 april 2021 (in een brief aan de raad) is het verzoek van het samenwerkingsverband gewijzigd in een verzoek van Islamitische Begraafplaats Utrecht (IBU). IBU is ontstaan uit een collectief van acht moskeeorganisaties in de gemeente Utrecht, die het voortouw hebben genomen om een (of meer) begraafplaats(en) te realiseren in de gemeente Utrecht. Het verzoek vindt zijn oorsprong in de behoefte aan een begraafplaats met eeuwige grafrust, in de eigen gemeente, tegen lage kosten en waar islamitische (begraaf)rituelen kunnen worden uitgeoefend.
- Op 23 juli 2021 ontvangt de gemeente een vervangend verzoek van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO). Het bestuur van kerkgenootschap VUMO verzoekt daarin het college om, op grond van artikel 38 van de Wet op de lijkbezorging, volledige medewerking te verlenen bij de realisatie en totstandkoming van een islamitische begraafplaats onder beheer van VUMO. Op 24 september 2021 wordt het verzoek verduidelijkt door aan te geven dat IBU, onder eindverantwoordelijkheid van VUMO, gaat optreden als beheersorganisatie van de te verwerven begraafplaats. VUMO heeft tevens aangegeven dat zij de begraafplaats in eigendom wenst te verkrijgen, met referentie aan artikel 40, lid 1, van de Wlb.
- De laatste verkregen aanvullende informatie van VUMO is van 2 december 2021. VUMO is voortgekomen uit (de eerdergenoemde) acht lokale Utrechtse moskeegemeenschappen die

de handen ineen hebben geslagen en ervoor hebben gekozen om gezamenlijk toe te werken naar een ander organisatiemodel. De wens om een islamitische begraafplaats te realiseren werkte hierbij als katalysator. Het is de bedoeling dat op termijn de acht bestaande moskeeverenigingen en -stichtingen in juridische zin opgaan in VUMO. VUMO stelt dat zij een kerkgenootschap is, de aan haar gelieerde moskeeorganisaties beschikken over acht moskeeën en onder auspiciën van VUMO worden hier erediensten gehouden. Daarmee stelt VUMO dat zij recht heeft op een kerkelijke begraafplaats. Voor de omvang van deze kerkelijke begraafplaats brengt VUMO naar voren dat zij een achterban in Utrecht heeft van circa 30.000 leden/ aangeslotenen.

Het verzoek van IKU
Het voorliggende uiteindelijke verzoek van IKU aan het gemeentebestuur is om, primair op grond van artikel 40, lid 3, en subsidiair op artikel 38 van de Wlb, hulp bij de wens om in Utrecht een bijzondere begraafplaats van en voor moslims aan te leggen.

Dit uiteindelijke verzoek kent stapsgewijs de volgende voorgeschiedenis, waarin zoveel mogelijk uit de correspondentie van IKU is verwoord.

- Op 18 juni 2020 verzoekt BIBIN de gemeenteraad om, gelet op artikel 38 van de Wlb, hulp bij de wens om in Utrecht een bijzondere begraafplaats van en voor moslims aan te leggen. Ter onderbouwing van het verzoek is vermeld dat de moslimgemeenschap gerechtigd is tot het hebben van een of meer bijzondere begraafplaatsen, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is. Voor moslims is het belangrijk om van dit recht gebruik te maken, omdat zij eeuwigdurende grafrust wensen, die alleen mogelijk is wanneer zij over eigen begraafplaatsen beschikken. De eigenaar van een begraafplaats is namelijk niet beperkt door het moeten toepassen van grafrechten voor bepaalde of onbepaalde tijd, zoals bij algemene begraafplaatsen het geval is. Bij vol eigendom van de grond kan onbeperkte grafrust worden gegarandeerd.
- Op 5 oktober 2021 is het verzoek van 18 juni 2020 gewijzigd. Het gemeentebestuur is daarbij geïnformeerd dat BIBIN een samenwerking is aangegaan met het Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU), een nieuwe religieuze organisatie, die de oprichting van een Islamitische begraafplaats in Utrecht ten doel heeft. De aanvraag van 18 juni 2020 wordt door IKU overgenomen. Het beheer en de exploitatie van de nieuwe begraafplaats zal IKU in handen leggen van BIBIN.
- Op 4 november 2021 ontvangt de gemeente de laatste aanvullende schriftelijke informatie, waarin is opgenomen dat IKU een kerkgenootschap is omdat zij beschikt over de rechtsvorm van het kerkgenootschap in de zin van artikel 2:2 van het Burgerlijk Wetboek. Voor de omvang van deze kerkelijke begraafplaats brengt IKU naar voren dat zij weliswaar een beperkt aantal leden heeft, maar dat zij alle moslims binnen de gemeentegrenzen van Utrecht vertegenwoordigt. IKU doet primair een verzoek op artikel 40, lid 3, van de Wlb en subsidiair op artikel 38 van de Wlb.

De locatie Tolsteeg
In gemeente Utrecht zijn momenteel vier gemeentelijke begraafplaatsen en zes bijzondere begraafplaatsen. Deze zes zijn: de RK begraafplaats St. Barbara, de RK parochiële begraafplaats Mariakerk (De Meern), de RK begraafplaats Vleuten, de Protestantse begraafplaats De Meern, de PK-begraafplaats Vleuten en een Joodse begraafplaats aan Zandpad 2 in Utrecht.

De grootste gemeentelijke begraafplaats is Tolsteeg. In 1933/1934 is begonnen met de aanleg daarvan en in de jaren ’60 is deze uitgebreid tot de huidige omvang. In 2013 is de gemeenteraad schriftelijk geïnformeerd over de overcapaciteit aan graven op de gemeentelijke begraafplaatsen (brief aan de (plv.) leden van de Commissie Mens en Samenleving, Exploitatie algemene begraafplaatsen, kenmerk 13.030141, 16 april 2013). Deze is ontstaan doordat de omvang en inrichting van de begraafplaatsen niet meer in overeenstemming zijn met de huidige begraafcultuur, waarin veel meer wordt gecremeerd en steeds minder wordt begraven. Daardoor is er een afnemende grondbehoefte. Om de overcapaciteit te verminderen kunnen ongebruikte grafvakken worden opgeheven. Vooral op begraafplaats Tolsteeg is de overcapaciteit prominent zichtbaar. Daar kan, zo is in 2013 gemeld en voorzien, als eerste in 2023 een dan geheel ongebruikt grafvak met een capaciteit van 908 graven in het geheel worden opgeheven c.q. afgestoten uit het areaal gemeentelijke begraafplaatsen. Het overige deel van Tolsteeg blijft ongewijzigd regulier gemeentelijke

begraafplaats. Wel wordt opgemerkt dat naar verwachting in de toekomst meer gemeentelijke grafvakken op Tolsteeg kunnen worden opgeheven c.q. afgestoten. Het effect van de voorgestelde omzetting tot bijzondere begraafplaats is dat het genoemde terrein in gebruik blijft als begraafplaats.

Er is in 2013 specifiek het jaartal 2023 genoemd, omdat toen op het genoemde op te heffen grafvak (nu aan te wijzen als bijzondere begraafplaats) voor het laatst algemene graven zijn uitgegeven. Een kenmerk van een algemeen graf is dat de gemeente bepaalt wat de (maximale) grafrusttermijn is. Bij de gemeente Utrecht is die termijn gelijk aan de wettelijke minimale grafrusttermijn, namelijk 10 jaar. Deze termijn kan niet, zoals bij particuliere graven met grafrechten, worden verlengd. Nabestaanden die kiezen voor een algemeen graf zijn hiervan op de hoogte en deze regel is openbaar gepubliceerd. Dat betekent in de voorliggende situatie dat op deze locatie nu nog 34 algemene graven (met twee stoffelijke overschotten per graf) in gebruik zijn. In april 2022 wordt door de gemeente op reguliere wijze een aaneengesloten rij van 17 algemene graven geruimd en in mei 2023 wordt de laatste rij van 17 algemene graven geruimd. Door de omzetting van het genoemde terreindeel tot een bijzondere begraafplaats, zullen voorafgaand daaraan dus de daarop nog aanwezige stoffelijke - en kistresten door de gemeente worden geruimd en elders op de (gemeentelijke) begraafplaats, zoals gebruikelijk, in een verzamelgraf worden gebracht. Alleen de grond waarin zich geen graven (meer) bevinden kan en zal worden uitgegeven. Dit betekent naar verwachting dat de gronduitgifte gefaseerd zal plaatsvinden.

In de bijgevoegde bijlage ‘Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg’ is een indicatietekening opgenomen van de uit te geven locatie op Tolsteeg en de daarop nog aanwezige algemene graven. De exacte contouren worden door het college, in overleg met het kerkgenootschap en op basis van de detaillering van de technische en ruimtelijke aanpassingen, vastgesteld op het moment van gehele of gedeeltelijke gronduitgifte. Bij deze aanpassingen wordt rekening gehouden met de ecologische waarde van begraafplaats Tolsteeg, dat in zijn geheel onderdeel uitmaakt van de hoofd groenstructuur.

Het aan te wijzen perceel betreft thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (gedeeltelijk) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een totale maximale oppervlakte van circa 11.050 m^2, in eigendom van de gemeente Utrecht. Dit totaal als bijzondere begraafplaats in gebruik te geven terrein bestaat uit begraafgrond van circa 7.940 m^2 en uit grond die niet als begraafgrond dient te worden gebruikt, zoals het talud met groenstrook en ruimte voor een eigen toegang en zo nodig kleinschalig parkeren. De nadere detaillering van de omvang en deze deelfuncties vindt nog plaats, in overleg met het kerkgenootschap.

Locatie Hamlaan
In de verkenningsperiode en op verzoek van de initiatiefnemers is ook gekeken naar de mogelijkheid om de locatie Hamlaan aan te wijzen als bijzondere begraafplaats. Op deze locatie is op 13 januari 2014, bij raadsbesluit (bestemmingsplan Haarzuilens), de bestemming ‘Begraafplaats’ gevestigd met het toenmalige doel te voorzien in de vijfde gemeentelijke begraafplaats voor met name de inwoners van Vleuten – de Meern. In juni 2017 is de raad geïnformeerd over het beëindigen van de ontwikkeling van een begraafplaats aan de Hamlaan. Het terrein heeft (nog steeds) de bestemming begraafplaats, maar het beschikt niet over de technische voorzieningen, zoals gebouwen en nuts, om het in te richten en in gebruik te nemen als begraafplaats. Er is daarnaast momenteel geen behoefte of noodzaak om het areaal begraafplaatsen in de gemeente Utrecht uit te breiden. Dit zou versnippering van ruimtegebruik tot gevolg hebben en in het geval van een begraafplaats is dat naar alle verwachtingen voor een zeer lange periode. Vanuit het oogpunt van efficiënt en duurzaam grondgebruik ligt het daarom meer voor de hand om daarvoor af te stoten dan wel op te heffen grafvakken, zoals op begraafplaats Tolsteeg, te gebruiken.

Op 24 december 2020 heeft het college van BIBIN het verzoek ontvangen om de locatie Hamlaan aan hen te verkopen, om daar een bijzondere (Islamitische) begraafplaats te realiseren. Het college heeft daarop op 4 maart 2021 aan BIBIN aangegeven dat het terreindeel niet te koop wordt aangeboden, onder vermelding van het standpunt dat een mogelijke realisatie van een Islamitische begraafplaats kan plaatsvinden op een daarvoor beschikbaar, ongebruikt, deel van begraafplaats Tolsteeg. Uit het oogpunt van efficiënt gebruik van de schaarse ruimte in Utrecht is er voor de gemeente Utrecht geen aanleiding om aan de Hamlaan nog een (Islamitische) begraafplaats te (laten) realiseren.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- 16 april 2013: Brief Exploitatie algemene begraafplaatsen aan de Commissie Mens en Samenleving, kenmerk 3.030141;
- De raadsbrief van 10 juli 2017 over het beëindigen van de ontwikkeling begraafplaats Hamlaan;
- De beantwoording op 27 januari 2019 van SV nr. 18 2019 over Islamitische begraafplaatsen Utrecht, kenmerk 201902010943-PT;
- 17 april 2020: Raadsvragen Islamitische begraafplaats (door 9 fracties);
- De coronaraadsbrief van 24 april 2020 waarin wordt aangegeven dat de mogelijkheden om particuliere initiatieven voor het realiseren van een islamitische begraafplaats te ondersteunen worden onderzocht;
- De behandeling van motie 91 'Een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht' in de gemeenteraadsvergadering van 28 mei 2020;
- 23 juni 2020: het college besluit een startnotitie op te stellen, waarin de mogelijkheden, belangen en randvoorwaarden voor het realiseren van een islamitische begraafplaats in eigen beheer in Utrecht verder worden verkend en waarin tenminste de volgende elementen aan bod komen: de wettelijke kaders, de haalbaarheid van een initiatief, locatieonderzoek bestaande en nieuwe locaties en de rol van de gemeente in de periode na de besluitvorming over de startnotitie;
- De raadsbrief van 25 juni 2020 over het collegebesluit een startnotitie op te stellen en in oktober 2020 naar de raad te sturen, kenmerk 7705204;
- 9 juli 2020: De commissie Stad en Ruimte is geïnformeerd over het verzoek van BIBIN van 18 juni 2020 (20/LIS32);
- De memo aan de raad van 30 oktober 2020 waarin uitstel is aangekondigd voor het aan de raad aanbieden van de startnotitie;
- 1 december 2020: het college stelt de Startnotitie Islamitische begraafplaats vast en besluit daarbij de juridische mogelijkheden verder te onderzoeken. Het college heeft daarbij ook uitgesproken dat een beschikbaar deel op begraafplaats Tolsteeg een kansrijke locatie voor de Islamitische begraafplaats is
- De raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats van 2 december 2020 met de startnotitie Islamitische begraafplaats als bijlage, kenmerk 8222511;
- 18 februari 2021: Stadsbelang Utrecht stelt 10 schriftelijke vragen over de startnotitie Islamitische begraafplaats, kenmerk SV2021-055;
- De beantwoording van SV nr. 55 2021 op 29 februari 2021 over de Startnotitie Islamitische begraafplaatsen, kenmerk 8596794;
- 31 maart 2021: het college stelt het nader juridisch onderzoek van 15 maart 2021 vast (Notitie Advies met betrekking tot uitgifte begraafplaats);
- 21 april 2021: RIB Islamitische begraafplaats met infographic 1 en infographic 2;
- 26 april 2021: Raadsbrief Beantwoording vragen Islamitische begraafplaats, kenmerk 8804168;
- 29 april 2021: de Commissie Stad en Ruimte bespreekt de raadsbrief Resultaten juridisch onderzoek Islamitische begraafplaats (Notitie van 15 maart 2021, kenmerk 8700539) en het te doorlopen proces van de realisatie van de particuliere begraafplaats;
- 16 september 2021: Raadsbrief stand van zaken Islamitische begraafplaats, kenmerk 9233655. Hierin is vermeld dat een onderlinge samenwerking tussen de twee genoemde initiatiefnemers niet mogelijk is gebleken.

Beslispunten, Argumenten en Risico's

Beslispunt	
1	In te stemmen met het verzoek van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) van 23 juli 2021, om aan VUMO grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere (Islamitische) begraafplaats.
Argumenten	
1.1	VUMO kwalificeert zich als kerkgenootschap en heeft daarmee recht op een bijzondere begraafplaats.
	In de juridische notitie van VBK is een nadere onderbouwing opgenomen waarom het verzoek van VUMO kwalificeert als een verzoek van een kerkgenootschap in de zin van de Wlb. Daarbij is een materiële beoordeling gemaakt of sprake is van een aanvraag door een

	kerkgenootschap. Omdat de conclusie is dat VUMO een kerkgenootschap is, heeft zij recht op een bijzondere begraafplaats. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Juridische Notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad van VBK Advocaten. Het is van belang om vast te stellen wat de omvang van het kerkelijke recht van VUMO is. Deze omvang is gekoppeld aan de plaatselijke sterkte van het kerkgenootschap. Ook voor dit punt wordt verwezen naar de juridische notitie van VBK. Kort gezegd is van belang dat het kerkgenootschap zelf dient aan te geven hoeveel (lokale) aanhangers zij heeft, het is een gemeente namelijk niet toegestaan (en het is ook niet wenselijk) om inzage te vragen in het ledenbestand. VUMO heeft een gemotiveerde uiteenzetting gegeven over het aantal leden/ aangeslotenen via de acht moskeeorganisaties en stelt dat zij circa 30.000 leden/ aangeslotenen heeft in de gemeente Utrecht. Dit aantal is niet onaannemelijk omdat de grootste moskeeorganisaties van Utrecht aan VUMO zijn verbonden. Voor VUMO en de acht moskeeorganisaties geldt dat met dit raadsbesluit voor circa 30.000 leden/ aangeslotenen invulling wordt gegeven aan het wettelijke recht uit artikel 38 van de Wlb.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Er is een kans op een (opschortende) beroepsprocedure.</u>
	Er is de mogelijkheid dat een administratief beroep wordt ingesteld tegen dit besluit. Een eventuele beroepsprocedure hiertegen zou de realisatie van een Islamitische begraafplaats (langdurig) kunnen vertragen.
Beslispunt	
2	Het perceel thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (ged.) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een oppervlakte van circa 11.050 m^2, thans in gebruik als gemeentelijke begraafplaats, zoals nader is aangegeven op de bijgevoegde indicatietekening, aan te wijzen als bijzondere (Islamitische) begraafplaats, en hiertoe het Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht, vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Het aan te wijzen deel op Tolsteeg is de geschikte locatie voor een Islamitische begraafplaats.</u>
	Om de volgende redenen is het aan te wijzen terreindeel een geschikte locatie voor een bijzondere Islamitische begraafplaats. a. Het terrein is (nagenoeg) niet meer actief in gebruik door de gemeente. Door de structureel afgenomen behoefte aan traditioneel begraven in de westerse begraafcultuur - er wordt namelijk veel meer gecremeerd - is het overgrote deel van het beschikbaar te maken terrein al zeker 15 jaar niet meer in gebruik. Door het voorgestelde gebruik als Islamitische begraafplaats wordt de beschikbare grond duurzaam en weer doelmatig gebruikt. Dit is een maatschappelijk verantwoorde keuze voor onze stad waar beschikbare grond schaars is en waar versnippering van ruimtegebruik dient te worden voorkomen. b. Het deel heeft gunstige technische en ruimtelijke kenmerken en voorwaarden. Het terrein heeft al de bestemming begraafplaats, het is op relatief eenvoudige wijze apart te ontsluiten en te omheinen en de bodem bestaat uit opgehoogd goed waterdoorlatende grond. c. Dit deel van Tolsteeg is al 60 jaar in gebruik als begraafplaats. Op begraafplaats Tolsteeg wordt al minimaal 60 jaar begraven. De voorziening is daarmee zeer bekend bij de buurtbewoners. Door het terrein aan te wijzen als bijzondere begraafplaats wordt het gebruik als begraafplaats gecontinueerd. d. In 2013 is de raad geïnformeerd over het beschikbaar komen van dit terrein. De raad is in 2013 schriftelijk geïnformeerd dat overcapaciteit aan graven op de gemeentelijke begraafplaatsen kan worden tegengegaan door ongebruikte grafvakken op te heffen. In de voorliggende situatie is sprake van een omzetting

	van een (nu nagenoeg) ongebruikt - en binnenkort geheel ongebruikt - grafvak tot bijzondere begraafplaats, met daardoor een blijvend gebruik als begraafplaats. e. Het terrein heeft de (wettelijke) juiste oppervlakte. De Wlb beschrijft hoe de oppervlakte van een kerkelijke begraafplaats, waar een kerkgenootschap in redelijkheid recht op heeft, samenhangt met 'de plaatselijke sterkte' (te beschouwen als het aantal aangeslotenen) van het kerkgenootschap. De oppervlakte van de als bijzondere begraafplaats aan te wijzen locatie voldoet hier aan. Kerkgenootschap VUMO heeft circa 30.000 leden, dat komt overeen met circa 8% van de inwoners van de gemeente Utrecht. Het als begraafgrond te gebruiken deel van het totaal aan te wijzen terrein beslaat circa 7.940 m^2. Dat komt overeen met circa 12% van het begraafareaal van de gemeentelijke begraafplaatsen. Bij benadering is de Islamitische begraafplaats van VUMO daarmee in redelijkheid van voldoende oppervlakte. Het resterende deel van Tolsteeg blijft ongewijzigd in gebruik als gemeentelijke begraafplaats.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>De buurt is al wel geïnformeerd maar nog niet actief betrokken en/ of geraadpleegd.</u>
	De buurtbewoners van begraafplaats Tolsteeg zijn op 2 december 2020 (naar aanleiding van het aan de raad aanbieden van de startnotitie) en op 13 april 2021 (naar aanleiding van het aan de raad aanbieden van de resultaten van het nader juridisch onderzoek) door het huis-aan-huis bezorgde Wijkbericht geïnformeerd over de mogelijke komst van een Islamitische begraafplaats. Na de voorliggende raadsbesluiten gaat de gemeente in gesprek met de buurt. Er is voor dat moment gekozen zodat de buurtbewoners concreet kunnen worden geïnformeerd over de genomen besluiten en het verwachte vervolgproces en worden betrokken bij de mogelijke ruimtelijke en fysieke aanpassingen en de daarvoor benodigde vergunningen.
2.2	<u>Er is nu nog geen zekerheid wanneer de Islamitische begraafplaats wordt gerealiseerd.</u>
	Het college dient met het kerkgenootschap tot overeenstemming te komen aangaande de redelijke voorwaarden voor de gronduitgifte. Na levering dient het college vervolgens te besluiten over de ingebruikname van de grond. Daarnaast is er de mogelijkheid dat een (langlopende) beroepsprocedure tegen de raads- en/ of collegebesluiten wordt gevoerd. Het college zal de raad informeren over de voortgang van het vervolgproces tot realisatie van de Islamitische begraafplaats.
Beslispunt	
3	Af te wijzen het verzoek van Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU) van 18 juni 2020, om aan IKU grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere begraafplaats..
Argumenten	
3.1	<u>IKU kwalificeert zich niet als kerkgenootschap en heeft daarmee geen wettelijk recht op een bijzondere begraafplaats.</u>
	In de juridische notitie van VBK is een nadere onderbouwing opgenomen waarom het verzoek van IKU niet kwalificeert als een verzoek van een kerkgenootschap in de zin van de Wlb. Daarbij is een materiële beoordeling gemaakt waarbij is gekeken naar de statuten en naar al hetgeen door IKU naar voren is gebracht. De conclusie is dat de kernkwaliteit van IKU niet draait om de gemeenschappelijke godsverering van de leden/ aangeslotenen. IKU beschikt niet over een gebedshuis en organiseert ook niet op een andere manier (regelmatige) erediensten voor haar leden/aangeslotenen. Met betrekking tot het aantal leden/ aangeslotenen stelt IKU dat zij alle moslims binnen de gemeentegrenzen van Utrecht vertegenwoordigt, maar deze gestelde verbondenheid is niet voldoende. Omdat de conclusie is dat IKU geen kerkgenootschap is, heeft zij geen recht op een bijzondere begraafplaats binnen de gemeente Utrecht. Dit geldt niet alleen voor de locatie Tolsteeg of zo mogelijk voor de locatie Hamlaan, maar voor alle situaties.

3.2	Ook om andere redenen wordt het verzoek van IKU afgewezen.
	Omdat artikel 38 van de Wlb leidend is bij het aanwijzen van grond voor een bijzondere begraafplaats, wordt er in principe niet meegewerkt aan een verzoek als geen sprake is van een kerkgenootschap (en er dus geen wettelijke recht bestaat). Er zijn daarom geen redenen om ten behoeve van de Islamitische begraafplaats voor IKU grond aan te wijzen. Dat zou namelijk betekenen dat (onverplicht) nog meer grond voor een bijzondere begraafplaats in de gemeente wordt gereserveerd, terwijl de druk op de beschikbare ruimte in Utrecht erg groot is. Daarnaast is er een risico op 'overcapaciteit' aan begraafplaatsgrond en zal het een ongewenst precedent scheppen voor eventuele andere partijen die een begraafplaats zouden willen aanleggen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde Juridische Notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad van VBK Advocaten.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	Er is een kans op een (opschortende) beroepsprocedure.
	Er is de mogelijkheid dat een administratief beroep wordt ingesteld tegen dit besluit.

Financiën

Er is in de begroting momenteel geen dekking opgenomen voor de gemeentelijke kosten voor onder meer terreinaanpassing. De nog te bepalen uitgifteprijs van de grond en de dekking van de kosten voor grondaanpassing zullen onderdeel zijn van de redelijke voorwaarden waarover het college in gesprek gaat met het kerkgenootschap. De grondprijs zal minimaal de totale door de gemeente gemaakte kosten moeten dekken, tenzij er redenen zijn om hiervan af te wijken. In de startnotitie Islamitische begraafplaats (van november 2020) is het uitgangspunt opgenomen om de grondprijs bijzondere doeleinden onbebouwd toe te passen. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat het niet valide is om deze grondprijs voor de uitgifte van grond ten behoeve van begraafplaatsen te hanteren. Mede op basis van nieuwe informatie (een taxatie en uitgiften elders in het land) lijkt de bijzondere doeleinden prijs bebouwd beter passend. In een verkenning met het kerkgenootschap wordt onderzocht wat een redelijke grondprijs is op basis van het exploitatiemodel van het kerkgenootschap.

Vervolg

De procesmatige vervolgstappen zijn:

- De besluiten worden kenbaar gemaakt aan IKU en VUMO en openbaar gepubliceerd in het digitale gemeenteblad.
- De buurt van Tolsteeg wordt nader geïnformeerd en betrokken.
- Het college treedt in overleg met het kerkgenootschap over de redelijke voorwaarden van gronduitgifte waaronder de grondprijs, de inrichting en de uitstraling van de bijzondere begraafplaats.
- Het college sluit met het kerkgenootschap bij overeenstemming over de (redelijke) voorwaarden een overeenkomst gronduitgifte.
- Levering van de grond zal plaats vinden onder een niet belemmerend resultaat van het Bibob onderzoek en onherroepelijke omgevingsvergunningen.
- Er vindt een Bibob onderzoek plaats conform de beleidsregel “voor religieuze instellingen voorafgaande aan een vastgoedtransactie zal een screening plaatsvinden” (Beleidsregel toepassing Wet Bibob 2018 gemeente Utrecht).
- De ruimtelijke en fysieke aanpassingen worden uitgevoerd, op basis van de verleende omgevingsvergunning(en). De gemeente doet daarbij een deel (denk daarbij aan het zorgvuldig ruimen van de algemene graven, de gevolgen voor het parkeren, een eigen ingang en een erfafscheiding) en het kerkgenootschap doet daarbij een deel. De wensen van het kerkgenootschap zijn de gemeente nu nog niet bekend.
- De gronduitgifte wordt voltooid, onder voorbehoud van onherroepelijke omgevingsvergunning(en).
- Het college verleent toestemming de bijzondere begraafplaats in gebruik te laten nemen, onder voorbehoud of fasering van de dan nog te ruimen algemene graven en een onherroepelijk aanwijzingsbesluit. Het college toetst daarbij of de bijzondere begraafplaats aan de wettelijke voorwaarden (zoals administratie en inrichting) voldoet.

- Ruimen van de laatste algemene graven, in mei 2023.

Participatie
De gemeente informeert en betrekt de buurt Tolsteeg. De buurtbewoners bij begraafplaats Tolsteeg zijn eerder al tweemaal (op 2 december 2020 en op 13 april 2021) schriftelijk geïnformeerd over de mogelijke komst van een Islamitische begraafplaats op Tolsteeg. Op basis van de voorliggende raadsbesluiten gaat de gemeente in gesprek met de buurt. Op deze wijze kan de buurt meer concreet worden geïnformeerd en betrokken bij de genomen besluiten, het verwachte vervolgproces en de mogelijke technische en ruimtelijke aanpassingen en de daarvoor benodigde vergunningen.

Communicatie
Het raadsbesluit wordt bekendgemaakt aan IKU en VUMO, in het huis-aan-huisblad en in het elektronisch gemeenteblad. Daarnaast worden de buurtbewoners van Tolsteeg schriftelijk nader geïnformeerd via het Wijkbericht en zal de gemeente hen informeren over de genomen besluiten en het verwachte vervolgproces en betrekken bij de mogelijke technische en ruimtelijke gevolgen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvormend:
- Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht.

Bijlagen informatief:
- Achtergronddocument met relevante artikelen in de Wet op de lijkbezorging.
- Juridische Notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad (VBK Advocaten, 305659/51654664.1, 7 december 2021).

Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht,

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 december 2021;
- Gelet op artikel 38 en artikel 40, eerste lid, van de Wet op de lijkbezorging;

Overwegende dat:

- een kerkgenootschap, conform artikel 38 van de Wet op de lijkbezorging, gerechtigd is tot het hebben van een bijzondere begraafplaats;
- voor het aanleggen of uitbreiden van de bijzondere begraafplaats, conform artikel 40, eerste lid, van de Wet op de lijkbezorging, grond wordt gebruikt die daartoe door de gemeenteraad is aangewezen;

Besluit vast te stellen het Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht.

Artikel 1 Aanwijzing grond

Het perceel thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (ged.) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een oppervlakte van circa 11.050 m^2, thans in gebruik als gemeentelijke begraafplaats, zoals nader is aangegeven op de onderstaande indicatietekening, wordt aangewezen als bijzondere (Islamitische) begraafplaats.

Artikel 2 Aanwijzing aan Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO)

De in artikel 1 genoemde grond aan te wijzen aan Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO), voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere (Islamitische) begraafplaats.

Artikel 3 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking nadat de privaatrechtelijke overdracht van de grond genoemd in artikel 1 door het college van burgemeester en wethouders aan Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) heeft plaatsgevonden.

Artikel 4 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 3 februari 2022.

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Merel van Hall

Beroepsclausule

Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist? Dan kunt u daartegen binnen zes weken na de dag van bekendmaking beroep aantekenen.

De stukken liggen gedurende zes weken na de dag van bekendmaking ter inzage op het Stadskantoor. Het bezoekadres is Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht.

Volgens artikel 42, eerste lid, van de Wet op de lijkbezorging kunnen belanghebbenden bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht beroep aantekenen tegen de besluiten van de gemeenteraad.

Als u administratief beroep wilt aantekenen tegen dit besluit, dan dient u dat schriftelijk te doen bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Vermeld in ieder geval uw naam en adres, het besluit waartegen u beroep instelt en de reden van uw beroep.

Dat kan op het volgende adres:

Provincie Utrecht

t.a.v. de secretaris van de Awb-adviescommissie

Postbus 80300

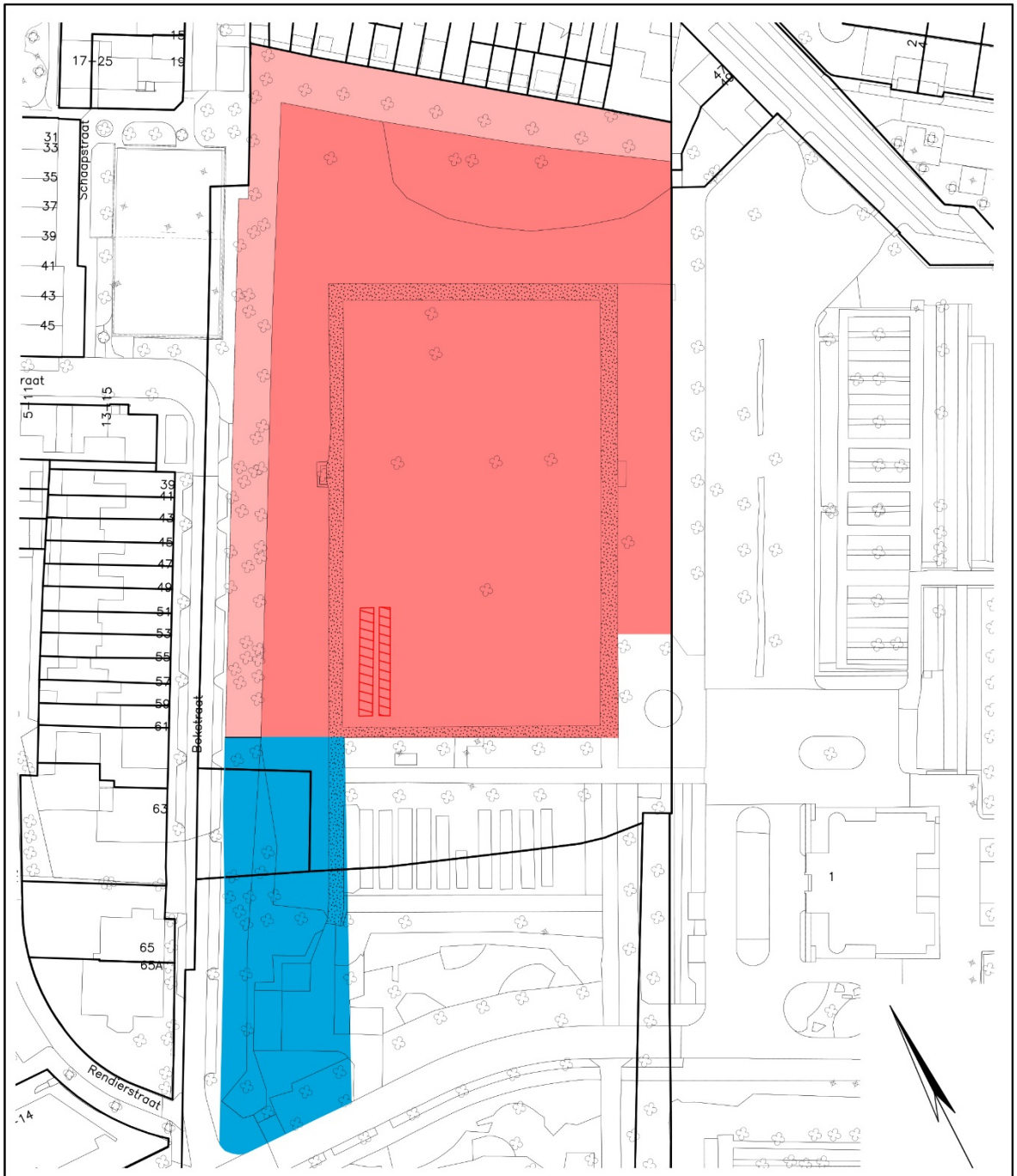
3508 TH Utrecht

U kunt voor verdere informatie telefonisch contact opnemen met de provincie Utrecht via nummer 030-2589111.

Toelichting op het Aanwijzingsbesluit

Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een Islamitische begraafplaats. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de regelgeving, de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust.

Indicatietekening



Legenda

- Perceelgrens
- BGT ondergrond
- BGT boom
- Verharding
- Uit te geven Islamitische begraafplaats op talud (ca. 1460 m2)
- Uit te geven Islamitische begraafplaats (ca. 7940 m2)
- Aanwezige algemene graven (ca. 90 m2)
- (Deels) uit te geven t.b.v. eigen toegang en zo nodig kleinschalig parkeren, nader te bepalen (ca. 1650 m2)

Kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (gedeeltelijk)
Plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR Utrecht

Opmerkingen:
- Berekende oppervlakten zijn indicatief. De definitieve oppervlakte wordt door het Kadaster vastgesteld.
- Aan deze tekening kunnen geen maten of rechten worden ontleend

A	03-12-2021	6787.301	Gronduitgifte	MWT	
Wijz	Datum	Projectnr	Omschrijving	Par	Gez

Bron: Bestand opdrachtgever Datum: 3-12-2021

Gemeente Utrecht

Aanwijzing Islamitische begraafplaats, Tolsteeg Utrecht

Indicatietekening

FACTO GEO

Schaal: n.v.t.
Indicatietekening aanwijzing Islamitische begraafplaats, Tolsteeg Utrecht.dwg
Datum: 03 december 2021
Deventer Tel: 0570-503250
E-mail: 6787.301@facto-geo.nl

Bijlage: Wetsartikelen en toelichting Wet op de lijkbezorging

Behorende bij: Raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU.

Betreft: Wetsartikelen en toelichting Wet op de lijkbezorging (wet van 7 maart 1991), met betrekking tot:
- Hoofdstuk III ("Begraving"), § 3. "Bijzondere begraafplaatsen", artikelen 37 t/m 42;
- Hoofdstuk VIII ("Overgangs- en slotbepalingen"), § 2. "Slotbepalingen", artikel 88.

Bijzondere begraafplaatsen

Artikel 37, lid 1: Een bijzondere begraafplaats kan slechts worden aangelegd en in stand gehouden door een kerkgenootschap dan wel door een privaatrechtelijke rechtspersoon of een natuurlijk persoon.
Artikel 37, lid 2: Onder kerkgenootschap wordt mede verstaan een onderdeel daarvan of een rechtspersoon, in het leven geroepen door een of meer kerkgenootschappen of onderdelen daarvan.

Toelichting artikel 37
Een kerkelijke begraafplaats is een (bijzondere) begraafplaats van een kerkgenootschap.

Artikel 38: Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van één of meer kerkelijke begraafplaatsen tot een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is. De gemeenteraad kan aan een kerkgenootschap op zijn verzoek toestaan, meer of grotere begraafplaatsen te hebben, onverminderd het recht van de andere kerkgenootschappen, bedoeld in de eerste volzin.

Toelichting artikel 38
In de Memorie van Toelichting (MvT, 11256, nr. 3, 1970-1971) is hierover het volgende opgenomen. Het wetsartikel "*waarborgt het aloude recht der kerkgenootschappen (*), eigen begraafplaatsen te hebben. Gezien de beperktheid van de oppervlakte, welke in vele gemeenten voor begraafplaatsen beschikbaar is, wordt de bij dit artikel toegekende aanspraak voor elk kerkgenootschap beperkt tot zodanig deel van het voor begraafplaatsen in de gemeente bestemde arsenaal, als in verband met de plaatselijke sterkte van dat kerkgenootschap redelijk is te achten. De aanwijzing kan natuurlijk alleen geschieden in overeenstemming met een bestemmingsplan, zo dat aanwezig is. De laatste volzin van het artikel stelt buiten twijfel, dat de gemeenteraad aan een kerkgenootschap kan toestaan méér begraafruimte te gebruiken, dan waarop het krachtens het gestelde in de eerste volzin recht heeft; dit kan onder meer van belang zijn, wanneer een kerkgenootschap een begraafplaats wil stichten voor een klooster of voor een uitgestrekt ressort (bijvoorbeeld classis of diocees van een kerkgenootschap van gering zielental). Uiteraard zal de toewijzing van grond niet ten koste van de rechten van andere kerkgenootschappen mogen gaan*".

(*) Met 'aloude recht' wordt verwezen naar de Begraafwet van 1869. Daarin luidt artikel 14: *"Bijzondere begraafplaatsen kunnen worden aangelegd met verlof en onder toezigt van burgemeester en wethouders der gemeente, waarin de daarvoor bestemde grond is gelegen. Verlof tot het aanleggen eener bijzondere begraafplaats ten behoeve der leden van eene kerkelijke gemeente wordt aan het bestuur dier gemeente niet geweigerd, dan wanneer de aangewezen plaats niet aan de voorschriften der wet voldoet".*

Artikel 40, lid 1: Voor het aanleggen of uitbreiden van de bijzondere begraafplaats wordt slechts de grond gebruikt, die daartoe door de gemeenteraad is aangewezen.

Artikel 40,lid 2: Burgemeester en wethouders kunnen maatregelen voorschrijven, welke nodig zijn teneinde de grond geschikt te maken om als begraafplaats te dienen.

Artikel 40, lid 3: Indien het kerkgenootschap geen eigenaar van de benodigde grond is, dragen burgemeester en wethouders desgevraagd zorg, dat het kerkgenootschap de grond, mede gelet op de staat, waarin deze ingevolge het tweede lid moet verkeren, op redelijke voorwaarden in eigendom kan verwerven. Kunnen burgemeester en wethouders en het kerkgenootschap niet tot overeenstemming komen, dan bepalen gedeputeerde staten op verzoek van een van hen of beide de voorwaarden.

Toelichting artikel 40
In de Memorie van Toelichting (11256, nr. 3, 1970-1971) is hierover opgenomen: "*Het wetsartikel bevat voor de bijzondere begraafplaatsen nadere voorschriften betreffende de keuze van de plaats en het geschikt maken van het terrein. Gezien de belangen van ruimtelijke ordening, welstand en hygiëne, welke erbij betrokken zijn, dient hiervoor alleen grond te worden gebruikt die daartoe door de gemeenteraad, de betrokken inspecteur van de volksgezondheid gehoord, is aangewezen. Ook wat de oppervlakte der toe te wijzen grond betreft, dient uiteraard rekening te worden gehouden met de planologische voorschriften, terwijl vóór de aanwijzing van een terrein natuurlijk met de aanvrager overleg moet worden gepleegd. Het derde lid bevat een bepaling ter ondervanging van de moeilijkheden, welke een kerkgenootschap zou kunnen ondervinden bij zijn pogingen tot aankoop van de aan hetzelve toegewezen grond. Indien het kerkgenootschap geen eigenaar van dit terrein is, draagt de gemeente zorg voor de aankoop of zonodig voor onteigening, alsmede voor het gereedmaken van de grond tot de bestemming van de begraafplaats. De kosten, die met het een en ander zijn gemoeid, zullen hierbij uiteraard nogal uiteen lopen. Opdat het ene kerkgenootschap in dit opzicht niet bevoordeeld zij boven het andere, wordt bepaald, dat elk kerkgenootschap de grond op redelijke voorwaarden kan verwerven. Voor het geval het gemeentebestuur en het kerkgenootschap niet tot overeenstemming kunnen komen, biedt de laatste volzin de mogelijkheid door gedeputeerde staten de voorwaarden te doen bepalen*."

In de Memorie van Toelichting is overigens ook gerefereerd aan de mogelijkheid dat een kerkelijke begraafplaats grenst aan een gemeentelijke begraafplaats en dat deze twee duidelijk van elkaar zijn gescheiden: "*Zo kan het nimmer twijfelachtig zijn, wie verantwoordelijk is voor de goede gang van zaken ten aanzien van deze complexen van graven. Anderzijds laat de nieuwe bepaling meer vrijheid op het stuk van afscheiding en ingang dan thans het geval is*".

Artikel 41: Voor het in gebruik nemen van de bijzondere begraafplaats of van een deel daarvan is de toestemming van burgemeester en wethouders nodig. Deze toestemming wordt slechts geweigerd, indien niet aan de wettelijke voorschriften is voldaan.

Artikel 42, lid 1: Van de besluiten van de gemeenteraad, onderscheidenlijk van burgemeester en wethouders, genomen ingevolge deze paragraaf, staat voor belanghebbenden beroep bij gedeputeerde staten open. De uitspraak van gedeputeerde staten kan door Ons worden geschorst en vernietigd wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

Artikel 42, lid 2: Indien de gemeenteraad, onderscheidenlijk burgemeester en wethouders, nalatig blijven een besluit te nemen, bepalen gedeputeerde staten op verzoek een termijn, binnen welke zulks alsnog dient te geschieden. Is zulk een besluit voor afloop van deze termijn niet genomen, dan worden de gemeenteraad, onderscheidenlijk burgemeester en wethouders, geacht afwijzend te hebben beschikt.

Slotbepalingen

Artikel 88: Een besluit waartegen ingevolge deze wet beroep openstaat of aanhangig is treedt, zolang dit het geval is, niet in werking […].

VAN BENTHEM & KEULEN

ADVOCATEN | NOTARIAAT

JURIDISCHE NOTITIE TEN BEHOEVE VAN BESLUITVORMING DOOR DE GEMEENTERAAD

M.W. Holtkamp
Advocaat
Archimedeslaan 61
Postbus 85005
3508 AA Utrecht
T +31 30 2595521
F +31 30 2595505
M +31 63 0429512
E merelholtkamp@vbk.nl
www.vbk.nl

Voor : het gemeentebestuur van Utrecht
Datum : 7 december 2021
Dossier : 305659/51654664.1

Betreft : **Dossier Islamitische begraafplaats: motivering besluit gemeenteraad**

1 INLEIDING EN VRAAGSTELLING

1.1 In de gemeente Utrecht hebben enkele (moslim)organisaties de wens geuit voor een (eigen) islamitische begraafplaats. In dat kader heeft VBK het gemeentebestuur eerder geïnformeerd over de rechten van (niet-)kerkgenootschappen op grond van de Wet op de lijkbezorging (Wlb) en de procedure rond de oprichting van een bijzondere begraafplaats.[1] Gelet op de ingediende verzoeken van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) en Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU) dient de gemeenteraad besluiten te nemen op grondslag van artikel 40, eerste lid, van de Wlb.

1.2 Thans ligt de optie voor om:

- in reactie op het verzoek van VUMO op grond van paragraaf 3 van de Wlb en meer in het bijzonder artikel 40 Wlb een raadsbesluit te nemen waarin grond voor een bijzondere begraafplaats voor VUMO wordt aangewezen;
- in reactie op het verzoek van IKU op grond van paragraaf 3 van de Wlb en meer in het bijzonder artikel 40 Wlb een raadsbesluit te nemen waarin het verzoek wordt afgewezen.

1.3 VBK is van mening dat raadsbesluiten met een dergelijke strekking de toets aan het recht kunnen doorstaan op basis van de onderbouwing die in deze notitie wordt gegeven.

1.4 In hoofdstuk 2 wordt het beoordelingskader besproken en in hoofdstuk 3 en 4 worden beide verzoeken behandeld.

2 BEOORDELINGSKADER

Wet op de lijkbezorging (Wlb)

2.1 De Wlb geeft een kerkgenootschap[2] meer rechten en mogelijkheden om een eigen begraafplaats te realiseren en te exploiteren dan niet-kerkgenootschappen. In dat kader heeft een kerkgenootschap krachtens artikel 38 van de Wlb het recht op een redelijk deel van de

[1] Zie in dit kader onze notitie van 15 maart 2021, bijlage bij de raadsinformatiebrief van 9 april 2021 met kenmerk 8700539.
[2] Onder kerkgenootschap wordt mede verstaan een onderdeel daarvan of een rechtspersoon, in het leven geroepen door een of meer kerkgenootschappen of onderdelen daarvan, aldus artikel 37 lid 2 Wlb.

begraafplaatsgrond in een gemeente zoals deze in verhouding staat met het aantal (levende) leden van dit kerkgenootschap in die gemeente ('plaatselijke sterkte'[3]). Het moet gaan om een redelijk deel van de grond die bestemd is als begraafplaats in de gemeente. Als een kerkgenootschap aangeeft dat zij haar recht op een eigen begraafplaats inroept, dan moet de gemeenteraad ex artikel 40 overgaan tot het aanwijzen en (op verzoek) in vol eigendom uitgeven van een stuk grond voor de aanleg van een bijzondere (kerkelijke) begraafplaats.[4] De Wlb staat niet toe dat een kerkgenootschap voor het kunnen verkrijgen van haar grondpositie in competitie moet (door een biedingsproces of anderszins) met niet-kerkgenootschappen.

2.2 In de situatie dat er meerdere kerkgenootschappen – apart van elkaar – een verzoek indienen bij de gemeente, dan geldt dat de Wlb elk kerkgenootschap een 'eigen' recht geeft op een deel van de begraafplaatsgrond in de gemeente, zoals redelijk is gelet op de hoeveelheid gelovigen die is aangesloten bij het kerkgenootschap.

2.3 Niet-kerkgenootschappen hebben geen bijzondere rechten volgens de Wlb. Zij hebben dus niet dezelfde aanspraak op een eigen bijzondere begraafplaats als kerkgenootschappen. Overigens kunnen niet-kerkgenootschappen wel een verzoek bij de gemeenteraad indienen voor de aanleg van een bijzondere begraafplaats (ook op grond van artikel 40 van de Wlb), maar de gemeenteraad kan dit verzoek (gemotiveerd) afwijzen. De gemeenteraad beschikt hierbij over beleidsruimte.

Materiële beoordeling nodig of sprake is van een aanvraag door een kerkgenootschap

2.4 Omdat de Wlb in paragraaf 3 van de wet bijzondere rechten toekent aan kerkgenootschappen en het gemeentebestuur aan deze wet is gebonden, is de beantwoording van de vraag of een verzoek afkomstig is van een kerkgenootschap belangrijk. Jurisprudentie over de uitleg van het begrip kerkgenootschap zoals opgenomen in de Wlb is er niet. Het begrip kerkgenootschap komt echter niet alleen voor in de Wlb maar ook in het Burgerlijk Wetboek (BW), in het bijzonder artikel 2:2, eerste lid, van het BW. Het lijkt een bewuste keuze van de wetgever te zijn geweest om geen scherpe algemene wettelijke definitie van dit begrip op te nemen.[5]

2.5 In de jurisprudentie over het begrip kerkgenootschap uit het BW zijn onder andere de criteria genoemd van een gestructureerde organisatie van haar aanhangers en het ten doel stellen van de gemeenschappelijke godsverering van de aangeslotenen op de grondslag van gemeenschappelijke godsdienstige opvattingen.[6] Bovendien geldt dat – gelet op de gelijkheid van alle godsdiensten tegenover de overheid – aanhangers van andere dan de christelijke en joodse godsdienst zich op de rechten van kerkgenootschappen uit het BW kunnen beroepen.[7]

---

[3] Zie Kamerstukken II 1970/71, 11 256, nr. 3, p. 12: *"Artikel 40 [Bew.: nu artikel 38, red.] waarborgt het aloude recht der kerkgenootschappen, eigen begraafplaatsen te hebben. Gezien de beperktheid van de oppervlakte, welke in vele gemeenten voor begraafplaatsen beschikbaar is, wordt de bij dit artikel toegekende aanspraak voor elk kerkgenootschap beperkt tot zodanig deel van het voor begraafplaatsen in de gemeente bestemde arsenaal, als in verband met de plaatselijke sterkte van dat kerkgenootschap redelijk is te achten."*

[4] De Wlb maakt onderscheid in gemeentelijke en bijzondere begraafplaatsen. De categorie bijzondere begraafplaatsen valt vervolgens weer uiteen in kerkelijke begraafplaatsen en andere bijzondere begraafplaatsen.

[5] Zie Kamerstukken II, 1984/85, 17725, nr. 7, p. 11: *"Diepgaande verschillen maken een scherpe algemene wettelijke definitie* [van het begrip kerkgenootschap, red.] *thans bijzonder netelig; een globale omschrijving zal geen verduidelijking van het spraakgebruik brengen, en een te ruime roept gevaren van misbruik op. Daarom verdient het zeker vooralsnog de voorkeur in geval van twijfel de rechter over een concreet geval te laten beslissen*".

[6] Zie onder andere HR 31 oktober 1986, ECLI:NL:HR:1986:AC9553, NJ 1987, 173 (Zusters van Sint Walburga), Hof Arnhem-Leeuwarden 19 februari 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:BZ1166.

[7] Zie bijvoorbeeld Hof Den Haag 13 december 1984, NJ 1987, 173

2.6 Voor de uitleg van het begrip kerkgenootschap uit de Wlb geldt het volgende. Bij de uitleg van het begrip in een concreet geval is het aan de ene kant evident dat de scheiding tussen kerk en staat en de bijzondere (historische) positie van kerkgenootschappen noopt tot terughoudendheid door de gemeentelijke overheid bij de beoordeling of in voorkomend geval sprake is van een kerkgenootschap. Aan de andere kant is het ook evident dat bij een afwezigheid van elke toetsing het risico bestaat dat een te ruim beroep wordt gedaan op de rechten die alleen aan kerkgenootschappen toehoren, met als gevolg dat het gemeentebestuur telkens grond voor kerkelijke begraafplaatsen moet aanwijzen. Daarbij is relevant dat ook niet eerder (door bijvoorbeeld de Kamer van Koophandel of een andere organisatie) een dergelijke materiële beoordeling wordt gemaakt. Afwezigheid van elke toetsing zou daarmee ook zorgen voor een verwatering van de betekenis van het zijn van een kerkgenootschap. Met andere woorden: ook al beschikt een aanvrager over de rechtsvorm van het kerkgenootschap in de zin van artikel 2:2 van het Burgerlijk Wetboek en is deze als zodanig ingeschreven in het handelsregister, betekent dit niet dat per definitie sprake is een kerkgenootschap in de zin van paragraaf 3 van de Wlb (formeel juridische beoordeling volstaat niet).

2.7 Bovendien zou een afwezigheid van materiële toetsing bij de behandeling van het gemeentebestuur van verzoeken op grond van de Wlb vanuit praktisch oogpunt ook zorgen voor een onwerkbare situatie: als een gemeentebestuur zich niet geroepen voelt om te beoordelen óf en zo ja wat dan de omvang is van een kerkelijk recht, zorgt dit voor een precedent waardoor ook in voorkomende gevallen deze beoordeling lastiger kan worden gemaakt. Het is niet onvoorstelbaar dat andere verzoeken worden ingediend waardoor uiteindelijk een aanzienlijk beroep op het gebruik van grond binnen de gemeente wordt gedaan. Gelet op de schaarste aan grond in de gemeente Utrecht en de vele functies die om het gebruik van die schaarse grond vragen, is dit onwenselijk.

2.8 Bij de invulling van de materiële toetsing voor het begrip kerkgenootschap uit de Wlb is het vervolgens logisch om aansluiting te zoeken bij de criteria die in de jurisprudentie zijn ontwikkeld voor het begrip kerkgenootschap uit het BW. In het bijzonder dient beoordeeld te worden of sprake is van een gestructureerde organisatie en of men zich de gemeenschappelijke godsverering van de leden/aanhangers op grondslag van gemeenschappelijke godsdienstige opvattingen ten doel stelt.

Beoordeling aantal leden/aangeslotenen kerkgenootschap

2.9 Artikel 38 van de Wlb geeft een kerkgenootschap recht op een redelijk deel van de begraafplaatsgrond zoals deze in verhouding staat met het aantal (levende) leden van dit kerkgenootschap in die gemeente. Bij het raadsbesluit dat op grond van artikel 40 eerste lid van de Wlb moet worden genomen, moet rekening worden gehouden met de rechten die elders in paragraaf 3 van de Wlb worden toegekend. Artikel 38 en 40 Wlb moeten in zoverre ook in samenhang worden gelezen.

2.10 Vervolgens dient het kerkgenootschap zelf aan te geven hoeveel (plaatselijke) aanhangers zij heeft. De moslims als religieuze groep (bestaande uit de mensen die zich moslim noemen) zullen daarbij niet per definitie onderdeel zijn van één en hetzelfde kerkgenootschap, zeker niet als er binnen de gemeentegrenzen meerdere moskeeën zijn. Gestelde verbondenheid met het aantal moslims in een gemeente is daarmee niet voldoende om de omvang van het kerkelijke recht op grond van artikel 38 Wlb vast te stellen. Ook van belang is dat het – aan de andere

kant – het gemeentebestuur niet past en ook niet is toegestaan om (letterlijk) de doopceel van elk individueel lid te lichten. Er dient daarmee een balans te worden bewaard.

3 BEOORDELING VERZOEK VUMO: IS HET AFKOMSTIG VAN EEN KERKGENOOTSCHAP?

Grondslag verzoek

3.1 Bij brief van 23 juli 2021 heeft het bestuur van kerkgenootschap VUMO een verzoek ingediend om op grond van artikel 38 van de Wlb medewerking te verlenen aan de realisatie en totstandkoming van een islamitische begraafplaats onder beheer van VUMO. Desgevraagd heeft VUMO bij brieven van 24 september 2021, 11 november 2021 en 2 december 2021 nadere informatie toegestuurd omtrent haar verzoek.

3.2 In de brief van 24 september 2021 geeft VUMO aan dat zij de artikelen 38 en 40 van de Wlb zo uitlegt dat er een – binnen redelijke grenzen – tweeledige informatieverplichting voor een kerkgenootschap c.q. een informatierecht voor de gemeente geldt. De eerste informatieverplichting/informatierecht ziet op de vaststelling dat daadwerkelijk sprake is van een kerkgenootschap en de tweede informatieverplichting/informatierecht ziet op de bepaling van de omvang van de achterban/het aantal aanhangers van het kerkgenootschap. In dit kader brengt VUMO (samengevat) het volgende naar voren:

- Is sprake van een kerkgenootschap? Volgens VUMO kwalificeert zij als kerkgenootschap en wel om de volgende redenen:
  - Het initiatief tot oprichting van VUMO is voortgekomen uit acht lokale Utrechtse moskeegemeenschappen die in de periode 1982-2014 als zelfstandige geloofsgemeenschappen zijn ontstaan en toentertijd (om uiteenlopende redenen) gekozen hebben voor de rechtsvorm van de vereniging of stichting. Zij hebben nu de handen ineengeslagen en willen komen tot een vergelijkbaar organisatiemodel als de Protestantse Kerk in Nederland (onderscheid tussen kerkenraden die met algemene en geestelijke zaken zijn belast en anderzijds colleges van kerkrentmeesters die materiële zaken behartigen). De wens om een islamitische begraafplaats te realiseren werkte hierbij als een katalysator. Het gaat om een 'work in progress' en VUMO en de bestaande moskeeorganisaties hebben de intentie uitgesproken dat op termijn de bestaande moskeeverenigingen en – stichtingen in juridische zin opgaan in VUMO.
  - Een kerkgenootschap moet volgens de doctrine aan twee belangrijke eisen voldoen: het moet voldoen aan de eisen die in het algemeen voor rechtspersonen gelden (het hebben van een eigen naam, eigen bestuurlijke autonomie, eigen vermogen en de mogelijkheid en wil om deel te nemen aan het rechtsverkeer) én het moet als 'kernkwaliteit' de instandhouding van de eredienst hebben, die is gericht op verering van een godheid of goden. Het gezamenlijk aanbidden en eren van eenzelfde god impliceert ook dat de gelovigen eenzelfde geloofsbasis hebben en dat zij de godsdienst gezamenlijk belijden. VUMO beschikt over een statuut waarin aspecten als naam, vertegenwoordiging en bestuursvorm zijn geregeld. Zij beschikt over een vermogen en een bankrekening en VUMO en de achttal moskeeorganisaties die aan haar zijn gelieerd beheren acht moskeeën. Op elke moskeelocatie worden erediensten onder auspiciën van VUMO gehouden en VUMO treedt (op moskeelocatie overstijgende dossiers) op voor haar moskeegemeenschappen. Daarmee voldoet VUMO volgens VUMO aan de eisen die de doctrine stelt aan een kerkgenootschap.

- VUMO benadrukt dat de beginselen van de scheiding van kerk en staat en de hiermee samenhangende neutraliteit van de overheid meebrengt dat godsdiensten in Nederland in beginsel op gelijke voet worden behandeld.

- Omvang achterban? Volgens VUMO is het aantal gelovigen dat verbonden is aan de moskeegemeenschappen van VUMO in totaal circa 30.000. Dit betreft een optelsom van zowel betalende leden/aangeslotenen als ook niet-betalende leden zoals echtgenoten, minder bedeelden en andere moslims die (om wat voor reden dan ook) niet betalen.

3.3 In de brief van 11 november 2021 reageert VUMO op aanvullende vragen die namens het gemeentebestuur over haar aanvraag zijn gesteld. In dit kader heeft VUMO aangegeven dat haar aanvraag in behandeling dient te worden genomen als een aanvraag van VUMO, handelend voor zich, en voor en namens de acht bestaande moskeeverenigingen en moskeestichtingen. Ook reageert zij op een door de gemeente naar voren gebrachte discrepantie ten aanzien van het aantal leden. Volgens VUMO moet er worden uitgegaan dat zij 29.976 leden heeft– via één van de acht moskeeorganisaties. Daarnaast heeft zij nog steunbetuigingen gekregen van vier andere (plaatselijke) moskeeorganisaties, maar deze hebben zich nog niet formeel bij VUMO aangesloten.

3.4 In de brief van 2 december 2021 brengt VUMO naar voren dat de vier moskeegemeenschappen genoemd in de brief van 11 november 2021 niet als mede-indieners van het verzoek moeten worden beschouwd, maar dat hun steun laat zien dat het verzoek binnen de Utrechtse islamitische gemeenschap zeer breed wordt gedragen. Daarnaast zijn als bijlage bij de brief ondertekende verklaringen van de besturen van de acht moskeeverenigingen en stichtingen meegestuurd.

Beoordeling: Is het verzoek van VUMO afkomstig van een kerkgenootschap?

3.5 VUMO is opgericht als kerkgenootschap bij akte op 15 juli 2021 verleden voor mr. A.J.W. Kuiper, notaris te Oudewater en op 21 juli 2021 ingeschreven in het handelsregister.

3.6 In hoofdstuk 2 van deze notitie is toegelicht dat ook een materiële beoordeling of een verzoek afkomstig is van een kerkgenootschap nodig is en dat niet kan worden volstaan met de enkele vaststelling dat aanvrager over de rechtsvorm van het kerkgenootschap in de zin van artikel 2:2 van het Burgerlijk Wetboek beschikt.

3.7 VUMO voldoet aan de materiële toets of sprake is van een kerkgenootschap als is bedoeld in paragraaf 3 van de Wlb. Hoewel VUMO als koepel nog in de oprichtingsfase verkeert, heeft zij wel een gestructureerde organisatie, met een historische basis. Daarnaast geldt dat – zoals ook naar voren gebracht in de brief van 24 september 2021 – haar kernkwaliteit draait om de gemeenschappelijke godsverering van de leden/aanhangers op grondslag van gemeenschappelijke godsdienstige opvattingen. Dit volgt niet alleen uit het doel van het kerkgenootschap in de statuten, maar ook uit het gegeven dat de acht moskeeorganisaties (die al jarenlang in de gemeente Utrecht actief zijn, zich hebben aangesloten bij VUMO én namens wie VUMO de aanvraag (ook) heeft ingediend) beschikken over acht moskeeën waarbinnen – onder auspiciën van VUMO – (regelmatig) erediensten worden georganiseerd voor de leden/aangeslotenen.

3.8 Kortom, het verzoek van VUMO is afkomstig van een kerkgenootschap zoals is bedoeld in paragraaf 3 van de Wlb en op grond van artikel 38 van de Wlb is zij gerechtigd tot het doen van een aanvraag en het hebben van een eigen kerkelijke begraafplaats.

Beoordeling: wat is de omvang van het kerkelijk recht van VUMO?

3.9 VUMO heeft in haar aanvraag en de latere stukken een gemotiveerde uiteenzetting gegeven over het aantal leden/aangeslotenen via de acht moskeeorganisaties. Van belang is daarbij dat nog sprake is van een 'work in progress': VUMO en de bestaande moskeeorganisaties hebben de intentie uitgesproken dat op termijn de bestaande moskeeverenigingen en – stichtingen in juridische zin opgaan in VUMO. Een en ander volgt ook uit de verklaringen van de acht moskeeorganisaties. In deze verklaringen hebben de moskeeorganisaties verder aangegeven dat de aanvraag van VUMO ook voor en namens de acht bestaande moskeeorganisaties is ingediend.

3.10 Hoewel gezegd kan worden dat er een behoorlijk verschil bestaat tussen het aantal (betalende) leden en andere aan de geloofsgemeenschap verbonden gelovigen zoals door VUMO is opgegeven, bestaat er geen aanleiding voor de conclusie dat hierom het aangegeven aantal van circa 30.000 leden/aangesloten onwaarschijnlijk is zodat het gemeentebestuur hier redelijkerwijs niet van uit mag gaan. Daarbij wordt het gegeven betrokken dat in de Startnotitie Islamitische begraafplaats van november 2020 door de gemeente een rekenkundig onderzoek is uitgevoerd waarin wordt geschat dat er ruim 43.000 inwoners in Utrecht zijn die zich moslim noemen. Als dit aantal wordt afgezet tegen het aantal van circa 30.000 leden/aangeslotenen die volgens VUMO haar plaatselijke sterkte vormt, dan is dit getal niet onaannemelijk gelet op het gegeven dat de grootste moskeeorganisaties van Utrecht aan VUMO zijn verbonden.

3.11 Voorts is van belang dat het niet toegestaan is (en ook niet wenselijk) dat de gemeente op een andere manier inzage zou vragen in het ledenbestand van VUMO. Het ledental van een kerkgenootschap is voor een gemeentebestuur technisch rekenkundig niet te controleren.

4 BEOORDELING VERZOEK IKU

4.1 Bij brief van 18 juni 2020 is namens Stichting BIBIN (Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen in Nederland) een verzoek ingediend bij de gemeenteraad voor hulp bij de totstandkoming van een islamitische begraafplaats. Bij brief van 5 oktober 2021 is aan de gemeenteraad doorgegeven dat de aanvraag van 18 juni 2020 wordt overgenomen door het IKU (Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht), waarbij IKU het beheer van de nieuwe begraafplaats in handen zal leggen van Stichting BIBIN. Desgevraagd heeft IKU op 10 september 2021 en 4 november 2021 nadere informatie toegestuurd aan het college van burgemeester en wethouders over haar verzoek.

4.2 In de brief van 4 november 2021 geeft IKU aan dat zij een beroep primair doet op het derde lid van artikel 40 Wlb en subsidiair op het bepaalde in artikel 38 Wlb.

4.3 In de brieven van 10 september en 4 november 2021 geeft IKU (samengevat) het volgende aan:

- Is sprake van een kerkgenootschap? Volgens IKU kwalificeert zij als een kerkgenootschap nu dit uit haar naam en uit de akte van oprichting blijkt. Zij weet nog niet hoe of wanneer

zij religieuze diensten organiseert en heeft (nog) geen gebedshuis. IKU stelt dat de wet geen eisen stelt ten aanzien van het beleven of uiten van een religie om een kerkgenootschap te kunnen vormen

- Omvang achterban? Volgens IKU beoogt zij alle moslims in Utrecht te vertegenwoordigen. Iedereen die de doelstelling van het kerkgenootschap, de oprichting van een begraafplaats voor moslims in Utrecht onderschrijft, kan lid worden van het kerkgenootschap. Volgens IKU getuigt het van een onjuiste uitleg of toepassing van de Wlb wanneer wordt gevraagd om het aantal leden van het kerkgenootschap op te geven. Het criterium is niet het aantal leden van het kerkgenootschap, maar het aantal moslims in de gemeente. Net als andere net opgerichte moskeegenootschappen heeft IKU slechts een beperkt aantal leden, maar zet zij zich in voor de gehele geloofsgemeenschap. Zij heeft steunbetuigingen ontvangen van ongeveer 4.000 personen en bedrijven/organisaties. IKU wijst erop dat de gemeenteraad een kerkgenootschap op zijn verzoek kan toestaan om grotere begraafplaatsen te hebben dan waar de plaatselijke sterkte strikte genomen om vraagt.

Beoordeling: is het verzoek van IKU afkomstig van een kerkgenootschap?

4.4 IKU is opgericht als kerkgenootschap bij akte op 10 september 2021 verleden voor mr. M.A. Zerrou, notaris te Utrechtse Heuvelrug, en op 17 september 2021 ingeschreven in het handelsregister.

4.5 In hoofdstuk 2 van deze notitie is toegelicht dat een materiële beoordeling of een verzoek afkomstig is van een kerkgenootschap nodig is en dat niet kan worden volstaan met de enkele vaststelling dat aanvrager over de rechtsvorm van het kerkgenootschap in de zin van artikel 2:2 van het Burgerlijk Wetboek beschikt.

4.6 IKU voldoet **niet** aan de materiële toets of sprake is van een kerkgenootschap zoals is bedoeld in paragraaf 3 van de Wlb. In artikel 2.1 van de statuten van IKU is vermeld dat IKU een religieuze organisatie is, maar uit de statuten volgt verder niet of en zo ja op welke wijze de religie wordt beleefd of geuit. Uit de statuten blijkt enkel dat het doel van IKU is het oprichten en in stand houden van begraafplaatsen alsmede het verwerven, beheren en exploiteren van begraafplaats (IKU heeft daarmee dezelfde doelstelling als Stichting BIBIN). Desgevraagd heeft IKU in de brief van 4 november 2021 als reactie gegeven dat de wet geen eisen stelt aan het beleven of uiten van een religie.

4.7 Daarmee geven de statuten, noch de overige gegevens over de feitelijke werkzaamheden van IKU het beeld dat de kernkwaliteit van IKU draait om de gemeenschappelijke godsverering van de leden/aanhangers op grondslag van gemeenschappelijke godsdienstige opvatting. Hierbij is van belang dat IKU ook niet beschikt over een gebedshuis of voorgangers en ook niet op een andere manier (regelmatige) erediensten voor haar leden/aangeslotenen organiseert of zal gaan organiseren. Het standpunt van IKU dat paragraaf 3 van de Wlb dergelijke eisen niet stelt (en daarmee dat een materiële beoordeling of sprake is van een aanvraag door een kerkgenootschap niet zou zijn toegestaan), wordt – onder verwijzing naar randnummers 2.4 tot en met 2.8 van deze notitie – niet gevolgd. De conclusie is dan ook dat het verzoek van IKU niet afkomstig is van een kerkgenootschap als is bedoeld in paragraaf 3 van de Wlb. IKU kan dan ook geen aanspraak maken op het kerkelijke recht van artikel 38 van de Wlb.

Beoordeling: wat is de omvang van het (kerkelijk) recht van IKU?

4.8 Zoals hiervoor toegelicht komt IKU geen beroep toe op het kerkelijke recht van artikel 38 (of artikel 40 lid 3) van de Wlb, zodat deze beoordeling niet relevant is. Ten overvloede worden hierna toch enige opmerkingen gemaakt over het aantal leden/aangeslotenen van IKU. IKU geeft aan maar een beperkt aantal leden te hebben, maar geeft aan dat zij alle moslims binnen de gemeentegrenzen van Utrecht vertegenwoordigt.

4.9 Zoals in hoofdstuk 2 van deze notitie is aangegeven is er geen sprake van dat moslims als religieuze groep (bestaande uit de mensen die zich moslim noemen) per definitie onderdeel zijn van één en hetzelfde kerkgenootschap. Gestelde verbondenheid met het aantal moslims in een gemeente is daarmee niet voldoende om de omvang van het kerkelijke recht op grond van artikel 38 Wlb vast te stellen. Overigens heeft IKU ook geen andere feiten en omstandigheden naar voren gebracht waaruit zou volgen dat zij alle moslims van Utrecht tot haar leden/aangeslotenen zou mogen rekenen.

Beoordeling: dient de gemeenteraad ondanks het ontbreken van een kerkelijk recht over te gaan tot aanwijzing van een stuk grond voor een Islamitische begraafplaats voor IKU

4.10 Niet-kerkgenootschappen hebben geen bijzondere rechten volgens de Wlb, maar zij kunnen wel een verzoek bij de gemeenteraad indienen voor de aanleg van een bijzondere begraafplaats (ook op grond van artikel 40 van de Wlb). Er bestaat aanleiding om te beoordelen of er redenen bestaan om – ondanks het ontbreken van een wettelijk recht op een bijzondere begraafplaats – ten behoeve van de Islamitische begraafplaats voor IKU grond aan te wijzen.

4.11 In het kader van een zorgvuldige belangenafweging weegt het belang van een duurzaam grondgebruik zwaar. In de gemeente Utrecht is de druk op de beschikbare ruimte erg groot. Vervolgens is relevant dat reeds in 2012 de gemeente een intern Inkrimpplan algemene begraafplaatsen heeft opgesteld. De algemene trend laat namelijk een duidelijke afname van de hoeveelheid begravingen zien. Hierdoor ontstaat leegstand op de algemene begraafplaatsen en deze wordt structureel geacht. Daarbij komt dat uit de Startnotitie Islamitische begraafplaats volgt dat er nog 446 grafplekken beschikbaar zijn op de Islamitische grafvelden op de gemeentelijke begraafplaatsen, nog los van het eveneens bij de gemeenteraad ingediende verzoek van VUMO voor de realisatie van een bijzonder islamitische begraafplaats. Het nu aanwijzen van een nieuw stuk grond voor de realisatie van (nog) een islamitische begraafplaats past daarmee niet binnen een duurzame grondpolitiek.

4.12 Daarbij komt dat – gelet op het voorgaande – ook het risico bestaat dat voor de Utrechtse moslimgemeenschap een 'overcapaciteit' aan begraafplaatsgrond zou worden gecreëerd, dat ten koste zou gaan van toekomstige aanvragen van andere kerkgenootschappen die over een wettelijk recht op een bijzondere begraafplaats zouden beschikken en voor andere (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen. In ieder geval kan het risico op (significante) dubbeltellingen vanwege een overlap in de doelgroep niet worden uitgesloten nu IKU zich op het standpunt stelt dat zij voor alle Utrechtse moslims de belangen behartigt. Ook dit is reden om het nu in strijd met een goede (ruimtelijke) ordening te achten om (onverplicht) aan IKU ook een stuk grond aan te wijzen voor de aanleg van een bijzondere begraafplaats.

4.13 Voorts is bij de afweging van belang dat inwilliging van het verzoek van IKU ook een ongewenst precedent zou scheppen voor eventuele andere partijen die een begraafplaats zouden willen aanleggen en daarvoor de hulp nodig hebben van de gemeente om een grondpositie te verkrijgen. Het gemeentebestuur kiest ervoor om artikel 38 van de Wlb leidend te laten zijn bij de vraag of er aanleiding bestaat voor het aanwijzen van grond voor een nieuwe bijzondere begraafplaats. Als er geen sprake is van een kerkgenootschap dat op grond van artikel 38 een wettelijk recht heeft op een bijzondere begraafplaats, dan wordt in principe niet meegewerkt aan de aanwijzing van gronden voor nieuwe bijzondere begraafplaatsen. Van bijzondere omstandigheden waardoor van dit uitgangspunt zou moeten worden afgeweken, is niet gebleken.

4.14 Tegen deze algemene belangen dient het belang van IKU te worden afgewogen. IKU/BIBIN zetten zich in om zelfstandige islamitische begraafplaatsen te realiseren en te beheren. Een afwijzing van hun verzoek zou betekenen dat zij in de gemeente Utrecht geen begraafplaats kunnen realiseren en daardoor hun dienstverlening niet kunnen uitbreiden. Dit (zakelijke) belang weegt echter minder zwaar dan de algemene belangen die hiervoor zijn besproken.

4.15 Alles overziend zijn er geen redenen gebleken uit de door IKU aangeleverde documenten om – nu daar geen wettelijke verplichting volgens de Wlb voor bestaat – aan IKU grond aan te wijzen voor de realisatie van een eigen islamitische begraafplaats.

***

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Martijn van Randwijk
Kenmerk	9562929
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. In te stemmen met het verzoek van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) van 23 juli 2021 om aan VUMO grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere (Islamitische) begraafplaats.

2. Het perceel thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (ged.) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een oppervlakte van circa 11.050 ~~11.140~~ m^2 - thans in gebruik als gemeentelijke begraafplaats zoals nader is aangegeven op de bijgevoegde indicatietekening - aan te wijzen als bijzondere (Islamitische) begraafplaats, en hiertoe het ‘Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg gemeente Utrecht’, vast te stellen.

3. Af te wijzen het verzoek van Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU) van 18 juni 2020, om aan IKU grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere begraafplaats.

Samenvatting

Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een eigen Islamitische begraafplaats. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust. De gemeente Utrecht heeft in 2020 twee afzonderlijke verzoeken ontvangen om een Islamitische begraafplaats te helpen realiseren. De gemeenteraad wijst met dit besluit een stuk grond op begraafplaats Tolsteeg aan als bijzondere (Islamitische) begraafplaats voor Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO). Volgens de Wet op de lijkbezorging heeft een kerkgenootschap namelijk het recht op een eigen begraafplaats. Het stuk grond is al lange tijd grotendeels niet meer actief in gebruik als (gemeentelijke) begraafplaats. Dit komt doordat steeds meer overledenen worden gecremeerd. Daardoor is er een overschot aan grond ontstaan op de Utrechtse gemeentelijke begraafplaatsen, vooral op Tolsteeg. Het college gaat nadat de raad het besluit heeft genomen in gesprek met VUMO om de voorwaarden te bepalen waaronder de grond aan hen kan worden uitgegeven. Bij overeenstemming moet het terrein nog worden ingericht, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een erfafscheiding van de rest van Tolsteeg, dat in gebruik blijft als gemeentelijke begraafplaats.

Context

Aanleiding

Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een eigen Islamitische begraafplaats. Deze behoefte is door de strenge coronamaatregelen vanaf begin 2020, waarbij repatriëring naar land van herkomst niet altijd mogelijk is, sterk toegenomen. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de regelgeving, de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust. Deze behoeften gaan daarmee verder dan de mogelijkheid die de gemeente Utrecht aan moslims biedt om op de twee gemeentelijke begraafplaatsen Daelwijck en Kovelswade op aparte islamitische grafvakken te worden begraven. Deze aparte grafvakken staan onder beheer van de gemeente en de gemeente bepaalt de voorwaarden en de tarieven.

Op meerdere momenten in het voorjaar van 2020 is de gemeente Utrecht door verschillende organisaties benaderd met het verzoek hen te helpen bij het realiseren van een eigen Islamitische begraafplaats in Utrecht. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in twee afzonderlijke verzoeken van:

- VUMO (Verenigde Utrechtse Moslims), een samenwerkingsverband van acht Utrechtse moskeeorganisaties. Dit samenwerkingsverband heeft zich binnen deze aanvraag eerder aan de gemeente gepresenteerd als SMUO (Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving) en IBU (Islamitische Begraafplaats Utrecht). Deze acht moskeeorganisaties zijn:
    - Islamitisch Cultureel Centrum Leidsche Rijn;
    - Islamitische Stichting Lombok (Assoenna Moskee);
    - Islamitische Vereniging Hoograven (Moskee Essalaam);
    - Islamitische Vereniging Kanaleneiland (Moskee Sayidina Ibrahim);
    - Stichting Abi Bakr Issiddik (Moskee Zuilen);
    - Stichting Aldawa Al Islamia (Moskee Omar al Farouk);
    - Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht;
    - ISN Utrecht Ulu Moskee.
- IKU (Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht), wat het oorspronkelijke verzoek van BIBIN (Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland) heeft overgenomen.

Verderop zijn de essentie en de totstandkoming van de twee afzonderlijke verzoeken toegelicht.

Naar aanleiding van deze verzoeken heeft het college in 2020 een verkenning uitgevoerd naar de wettelijke kaders, de haalbaarheid en de mogelijke locaties voor het laten realiseren van een eigen Islamitische begraafplaats in Utrecht. De resultaten van de verkenning zijn opgenomen in de Startnotitie Islamitische begraafplaats, die als bijlage van de raadsbrief van 2 december 2020 aan de raad is toegezonden. Een belangrijke conclusie van de verkenning is dat een deel van begraafplaats Tolsteeg een kansrijke locatie is voor de beoogde Islamitische begraafplaats. Verder is duidelijk geworden dat de twee genoemde organisaties elk afzonderlijk het doel nastreven om in Utrecht te beschikken over een eigen Islamitische begraafplaats. Er zijn meerdere, zowel door de organisaties zelf als onder regie van de gemeente, pogingen ondernomen om de twee organisaties te laten

samenwerken en samen het verzoek in te dienen. Het college heeft de twee organisaties er daarbij op gewezen dat zij hierin een gezamenlijk maatschappelijk belang dienen en dat een gezamenlijk verzoek het proces tot realisatie van de beoogde begraafplaats waarschijnlijk spoediger zal doen verlopen. Deze samenwerking is echter niet tot stand gekomen. Daarom heeft de gemeente uiteindelijk in november en december 2021 van beide organisaties een afzonderlijk verzoek met aanvullende informatie ontvangen, waarin zij beiden de raad verzoeken aan hen ieder grond beschikbaar te stellen voor een door henzelf te realiseren en beheren Islamitische begraafplaats. Beide organisaties stellen dat zij hun verzoek hebben ingediend als een kerkgenootschap, met verwijzing naar de artikelen 38 en 40 in de Wlb. In beide aanvragen wordt de gemeente verzocht om, conform artikel 40, lid 3, van de Wlb, gemeentelijke grond door hen in eigendom te kunnen laten verwerven.

Voor zover ons bekend zijn niet eerder bij een gemeente in Nederland gelijktijdig twee afzonderlijke verzoeken ontvangen waarin beiden zich met nadruk beroepen op het wettelijk recht om te beschikken over een bijzondere (in dit geval Islamitische) begraafplaats. De twee verzoeken dienen elk afzonderlijk te worden behandeld.

Juridische context

Bijzondere begraafplaatsen

Het juridisch kader wordt met name gevormd door de Wet op de lijkbezorging (verder aangeduid als: Wlb). De wetgever kent twee soorten begraafplaatsen: gemeentelijke begraafplaatsen en ‘bijzondere’ begraafplaatsen. Een bijzondere begraafplaats wordt gerealiseerd en in stand gehouden door een kerkgenootschap of door een privaatrechtelijke rechtspersoon of door een natuurlijk persoon. Van deze drie heeft (alleen) een kerkgenootschap van oudsher het wettelijk recht op een bijzondere begraafplaats, of meer specifiek: het recht op een kerkelijke begraafplaats. De gemeente kan wettelijk geen bijzondere begraafplaats realiseren en/ of beheren. Vanwege de tekstuele omvang van de meest relevante wetsartikelen en een toelichting daarop, zijn deze opgenomen in de Bijlage Wetsartikelen en toelichting Wet op de lijkbezorging.

Aanwijzen grond

Het is de bevoegdheid van de raad om de grond aan te wijzen voor het aanleggen (of uitbreiden) van bijzondere begraafplaatsen (artikel 40, lid 1, van de Wlb). Het college gaat er daarom vanuit dat het besluiten op verzoeken om grond aan te wijzen voor een bijzondere (kerkelijke) begraafplaats een raadsbevoegdheid is.

Gronduitgifte

In de Wlb (artikel 40, lid 3) is opgenomen dat, wanneer een kerkgenootschap verzoekt om het (volledig) eigendom van grond ten behoeve van het realiseren van de eigen begraafplaats te verkrijgen, het college daar op redelijke voorwaarden medewerking aan verleent. Het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid (Grondprijzen 2021) is dat het college grond in erfpacht uitgeeft, behoudens voor vrije sector woningbouw. Omdat in artikel 40, lid 3, van de Wlb echter wordt gesproken over het (onder redelijke voorwaarden) in eigendom verwerven van de grond, lijkt deze bepaling geen ruimte te bieden om het kerkgenootschap een beperkt recht aan te bieden wanneer het kerkgenootschap expliciet verzoekt om de grond in eigendom te verkrijgen. Daarom zal het college aan een verzoek tot het verkopen en in eigendom leveren van de grond ten behoeve van een bijzondere begraafplaats op basis van voormeld artikel uit de Wlb haar medewerking (moeten) verlenen.

Redelijke voorwaarden

De redelijke voorwaarden waaronder de grond door het kerkgenootschap in eigendom kan worden verkregen zien onder meer op de te betalen grondprijs, de inrichting, de realisatie- en inrichtingskosten, het aantal graven, het onderhoud(sniveau), de uitstraling van de begraafplaats, de ecologische inrichting en het mogelijk gezamenlijk gebruik van gemeentelijke voorzieningen, zoals de toegangsweg en de parkeerplaats. De grondprijs zal minimaal de kosten moeten dekken, tenzij er redenen zijn daarvan af te wijken. Indien er tussen de gemeente en het kerkgenootschap overeenstemming is over de voorwaarden voor de uitgifte, dan wordt dat gevalideerd met een geactualiseerde taxatie. Aansluitend zal de overeenkomst met daarin de overeengekomen voorwaarden worden opgemaakt en kan deze door het college met het kerkgenootschap worden gesloten. De levering van de grond zal plaatsvinden nadat alle vergunningen door het

kerkgenootschap onherroepelijk zijn en na een positieve Bibob toetsing. Als het college en het kerkgenootschap echter niet tot overeenstemming komen over de (redelijke) voorwaarden van gronduitgifte, dan zullen Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht de redelijke voorwaarden bepalen (op grond van artikel 40, lid 3, van de Wlb). De uitkomst hiervan is bindend.

Toestemming ingebruikneming
Tenslotte moet het college toestemming verlenen om de bijzondere begraafplaats in gebruik te laten nemen (artikel 41 Wlb).

Beroepsprocedure
In de Wlb is de mogelijkheid op een beroepsprocedure opgenomen. Volgens artikel 88 van de Wlb treedt een raadsbesluit en/ of collegebesluit niet in werking zolang een beroepsprocedure loopt. Een beroepsprocedure heeft dus een opschortende werking. De eerste stap in een eventuele beroepsprocedure is, conform artikel 42 van de Wlb, administratief beroep bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Daarop is aansluitend beroep mogelijk bij de bestuursrechter tegen het besluit van gedeputeerde staten (artikel 7:1, 8:1 en 8:6 Awb). Tot slot is er daarop hoger beroep mogelijk tegen de uitspraak van de bestuursrechter, in eerste aanleg bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek van VUMO
Het voorliggende uiteindelijke verzoek van VUMO aan het gemeentebestuur is om conform artikel 38 van de Wlb, medewerking te verlenen bij de realisatie en totstandkoming van een islamitische begraafplaats onder beheer van VUMO. Daarnaast wordt conform artikel 40, lid 1, van de Wlb verzocht de begraafplaats in eigendom te kunnen verwerven.

Dit uiteindelijke verzoek kent stapsgewijs de volgende voorgeschiedenis, waarin zoveel mogelijk uit de correspondentie van VUMO is verwoord.

- Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving (SMUO) dient op 5 april 2020 het eerste schriftelijke verzoek in bij de burgemeester. SMUO doet daarin een beroep op de gemeente voor het creëren dan wel mogelijk maken van islamitische rustplekken met eeuwige grafrust in Utrecht, zodanig dat islamitische overledenen met alle zorg hier begraven kunnen worden. SMUO vraagt de burgemeester gezamenlijk de oplossingsrichtingen te bespreken. Er is nog steeds een groot tekort aan islamitische begraafplaatsen met eeuwige grafrust in Nederland en in het bijzonder in Utrecht. Moslims uit Utrecht en omgeving die komen te overlijden worden momenteel noodgedwongen elders in het land begraven, terwijl hun naasten de mogelijkheid willen hebben de graven van hun overleden dierbaren frequent te bezoeken.
- Op 21 april 2020 wordt het verzoek van SMUO verduidelijkt en omschreven als het verzoek voor de realisatie van een islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in de omgeving van Utrecht, dan wel als het verzoek de islamitische gemeenschap in Utrecht en omgeving te ondersteunen bij het realiseren van een islamitische begraafplaats door het aanbieden van gronden die aangemerkt zijn als bestemming begraafplaats of hiervoor in aanmerking komen.
- Op 3 januari 2021 (in een brief aan het college) en op 19 april 2021 (in een brief aan de raad) is het verzoek van het samenwerkingsverband gewijzigd in een verzoek van Islamitische Begraafplaats Utrecht (IBU). IBU is ontstaan uit een collectief van acht moskeeorganisaties in de gemeente Utrecht, die het voortouw hebben genomen om een (of meer) begraafplaats(en) te realiseren in de gemeente Utrecht. Het verzoek vindt zijn oorsprong in de behoefte aan een begraafplaats met eeuwige grafrust, in de eigen gemeente, tegen lage kosten en waar islamitische (begraaf)rituelen kunnen worden uitgeoefend.
- Op 23 juli 2021 ontvangt de gemeente een vervangend verzoek van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO). Het bestuur van kerkgenootschap VUMO verzoekt daarin het college om, op grond van artikel 38 van de Wet op de lijkbezorging, volledige medewerking te verlenen bij de realisatie en totstandkoming van een islamitische begraafplaats onder beheer van VUMO. Op 24 september 2021 wordt het verzoek verduidelijkt door aan te geven dat IBU, onder eindverantwoordelijkheid van VUMO, gaat optreden als beheersorganisatie van de te verwerven begraafplaats. VUMO heeft tevens aangegeven dat zij de begraafplaats in eigendom wenst te verkrijgen, met referentie aan artikel 40, lid 1, van de Wlb.
- De laatste verkregen aanvullende informatie van VUMO is van 2 december 2021. VUMO is voortgekomen uit (de eerdergenoemde) acht lokale Utrechtse moskeegemeenschappen die

de handen ineen hebben geslagen en ervoor hebben gekozen om gezamenlijk toe te werken naar een ander organisatiemodel. De wens om een islamitische begraafplaats te realiseren werkte hierbij als katalysator. Het is de bedoeling dat op termijn de acht bestaande moskeeverenigingen en -stichtingen in juridische zin opgaan in VUMO. VUMO stelt dat zij een kerkgenootschap is, de aan haar gelieerde moskeeorganisaties beschikken over acht moskeeën en onder auspiciën van VUMO worden hier erediensten gehouden. Daarmee stelt VUMO dat zij recht heeft op een kerkelijke begraafplaats. Voor de omvang van deze kerkelijke begraafplaats brengt VUMO naar voren dat zij een achterban in Utrecht heeft van circa 30.000 leden/ aangeslotenen.

Het verzoek van IKU
Het voorliggende uiteindelijke verzoek van IKU aan het gemeentebestuur is om, primair op grond van artikel 40, lid 3, en subsidiair op artikel 38 van de Wlb, hulp bij de wens om in Utrecht een bijzondere begraafplaats van en voor moslims aan te leggen.

Dit uiteindelijke verzoek kent stapsgewijs de volgende voorgeschiedenis, waarin zoveel mogelijk uit de correspondentie van IKU is verwoord.

- Op 18 juni 2020 verzoekt BIBIN de gemeenteraad om, gelet op artikel 38 van de Wlb, hulp bij de wens om in Utrecht een bijzondere begraafplaats van en voor moslims aan te leggen. Ter onderbouwing van het verzoek is vermeld dat de moslimgemeenschap gerechtigd is tot het hebben van een of meer bijzondere begraafplaatsen, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is. Voor moslims is het belangrijk om van dit recht gebruik te maken, omdat zij eeuwigdurende grafrust wensen, die alleen mogelijk is wanneer zij over eigen begraafplaatsen beschikken. De eigenaar van een begraafplaats is namelijk niet beperkt door het moeten toepassen van grafrechten voor bepaalde of onbepaalde tijd, zoals bij algemene begraafplaatsen het geval is. Bij vol eigendom van de grond kan onbeperkte grafrust worden gegarandeerd.
- Op 5 oktober 2021 is het verzoek van 18 juni 2020 gewijzigd. Het gemeentebestuur is daarbij geïnformeerd dat BIBIN een samenwerking is aangegaan met het Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU), een nieuwe religieuze organisatie, die de oprichting van een Islamitische begraafplaats in Utrecht ten doel heeft. De aanvraag van 18 juni 2020 wordt door IKU overgenomen. Het beheer en de exploitatie van de nieuwe begraafplaats zal IKU in handen leggen van BIBIN.
- Op 4 november 2021 ontvangt de gemeente de laatste aanvullende schriftelijke informatie, waarin is opgenomen dat IKU een kerkgenootschap is omdat zij beschikt over de rechtsvorm van het kerkgenootschap in de zin van artikel 2:2 van het Burgerlijk Wetboek. Voor de omvang van deze kerkelijke begraafplaats brengt IKU naar voren dat zij weliswaar een beperkt aantal leden heeft, maar dat zij alle moslims binnen de gemeentegrenzen van Utrecht vertegenwoordigt. IKU doet primair een verzoek op artikel 40, lid 3, van de Wlb en subsidiair op artikel 38 van de Wlb.

De locatie Tolsteeg
In gemeente Utrecht zijn momenteel vier gemeentelijke begraafplaatsen en zes bijzondere begraafplaatsen. Deze zes zijn: de RK begraafplaats St. Barbara, de RK parochiële begraafplaats Mariakerk (De Meern), de RK begraafplaats Vleuten, de Protestantse begraafplaats De Meern, de PK-begraafplaats Vleuten en een Joodse begraafplaats aan Zandpad 2 in Utrecht.

De grootste gemeentelijke begraafplaats is Tolsteeg. In 1933/1934 is begonnen met de aanleg daarvan en in de jaren ’60 is deze uitgebreid tot de huidige omvang. In 2013 is de gemeenteraad schriftelijk geïnformeerd over de overcapaciteit aan graven op de gemeentelijke begraafplaatsen (brief aan de (plv.) leden van de Commissie Mens en Samenleving, Exploitatie algemene begraafplaatsen, kenmerk 13.030141, 16 april 2013). Deze is ontstaan doordat de omvang en inrichting van de begraafplaatsen niet meer in overeenstemming zijn met de huidige begraafcultuur, waarin veel meer wordt gecremeerd en steeds minder wordt begraven. Daardoor is er een afnemende grondbehoefte. Om de overcapaciteit te verminderen kunnen ongebruikte grafvakken worden opgeheven. Vooral op begraafplaats Tolsteeg is de overcapaciteit prominent zichtbaar. Daar kan, zo is in 2013 gemeld en voorzien, als eerste in 2023 een dan geheel ongebruikt grafvak met een capaciteit van 908 graven in het geheel worden opgeheven c.q. afgestoten uit het areaal gemeentelijke begraafplaatsen. Het overige deel van Tolsteeg blijft ongewijzigd regulier gemeentelijke

begraafplaats. Wel wordt opgemerkt dat naar verwachting in de toekomst meer gemeentelijke grafvakken op Tolsteeg kunnen worden opgeheven c.q. afgestoten. Het effect van de voorgestelde omzetting tot bijzondere begraafplaats is dat het genoemde terrein in gebruik blijft als begraafplaats.

Er is in 2013 specifiek het jaartal 2023 genoemd, omdat toen op het genoemde op te heffen grafvak (nu aan te wijzen als bijzondere begraafplaats) voor het laatst algemene graven zijn uitgegeven. Een kenmerk van een algemeen graf is dat de gemeente bepaalt wat de (maximale) grafrusttermijn is. Bij de gemeente Utrecht is die termijn gelijk aan de wettelijke minimale grafrusttermijn, namelijk 10 jaar. Deze termijn kan niet, zoals bij particuliere graven met grafrechten, worden verlengd. Nabestaanden die kiezen voor een algemeen graf zijn hiervan op de hoogte en deze regel is openbaar gepubliceerd. Dat betekent in de voorliggende situatie dat op deze locatie nu nog 34 algemene graven (met twee stoffelijke overschotten per graf) in gebruik zijn. In april 2022 wordt door de gemeente op reguliere wijze een aaneengesloten rij van 17 algemene graven geruimd en in mei 2023 wordt de laatste rij van 17 algemene graven geruimd. Door de omzetting van het genoemde terreindeel tot een bijzondere begraafplaats, zullen voorafgaand daaraan dus de daarop nog aanwezige stoffelijke - en kistresten door de gemeente worden geruimd en elders op de (gemeentelijke) begraafplaats, zoals gebruikelijk, in een verzamelgraf worden gebracht. Alleen de grond waarin zich geen graven (meer) bevinden kan en zal worden uitgegeven. Dit betekent naar verwachting dat de gronduitgifte gefaseerd zal plaatsvinden.

In de bijgevoegde bijlage ‘Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg’ is een indicatietekening opgenomen van de uit te geven locatie op Tolsteeg en de daarop nog aanwezige algemene graven. De exacte contouren worden door het college, in overleg met het kerkgenootschap en op basis van de detaillering van de technische en ruimtelijke aanpassingen, vastgesteld op het moment van gehele of gedeeltelijke gronduitgifte. Bij deze aanpassingen wordt rekening gehouden met de ecologische waarde van begraafplaats Tolsteeg, dat in zijn geheel onderdeel uitmaakt van de hoofd groenstructuur.

Het aan te wijzen perceel betreft thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (gedeeltelijk) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een totale maximale oppervlakte van circa ~~11.140~~ 11.050 m^2, in eigendom van de gemeente Utrecht. Dit totaal als bijzondere begraafplaats in gebruik te geven terrein bestaat uit begraafgrond van circa ~~8.030~~ 7.940 m^2 en uit grond die niet als begraafgrond dient te worden gebruikt, zoals het talud met groenstrook en ruimte voor een eigen toegang en zo nodig kleinschalig parkeren. De nadere detaillering van de omvang en deze deelfuncties vindt nog plaats, in overleg met het kerkgenootschap.

Locatie Hamlaan
In de verkenningsperiode en op verzoek van de initiatiefnemers is ook gekeken naar de mogelijkheid om de locatie Hamlaan aan te wijzen als bijzondere begraafplaats. Op deze locatie is op 13 januari 2014, bij raadsbesluit (bestemmingsplan Haarzuilens), de bestemming ‘Begraafplaats’ gevestigd met het toenmalige doel te voorzien in de vijfde gemeentelijke begraafplaats voor met name de inwoners van Vleuten – de Meern. In juni 2017 is de raad geïnformeerd over het beëindigen van de ontwikkeling van een begraafplaats aan de Hamlaan. Het terrein heeft (nog steeds) de bestemming begraafplaats, maar het beschikt niet over de technische voorzieningen, zoals gebouwen en nuts, om het in te richten en in gebruik te nemen als begraafplaats. Er is daarnaast momenteel geen behoefte of noodzaak om het areaal begraafplaatsen in de gemeente Utrecht uit te breiden. Dit zou versnippering van ruimtegebruik tot gevolg hebben en in het geval van een begraafplaats is dat naar alle verwachtingen voor een zeer lange periode. Vanuit het oogpunt van efficiënt en duurzaam grondgebruik ligt het daarom meer voor de hand om daarvoor af te stoten dan wel op te heffen grafvakken, zoals op begraafplaats Tolsteeg, te gebruiken.

Op 24 december 2020 heeft het college van BIBIN het verzoek ontvangen om de locatie Hamlaan aan hen te verkopen, om daar een bijzondere (Islamitische) begraafplaats te realiseren. Het college heeft daarop op 4 maart 2021 aan BIBIN aangegeven dat het terreindeel niet te koop wordt aangeboden, onder vermelding van het standpunt dat een mogelijke realisatie van een Islamitische begraafplaats kan plaatsvinden op een daarvoor beschikbaar, ongebruikt, deel van begraafplaats Tolsteeg. Uit het oogpunt van efficiënt gebruik van de schaarse ruimte in Utrecht is er voor de gemeente Utrecht geen aanleiding om aan de Hamlaan nog een (Islamitische) begraafplaats te (laten) realiseren.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- 16 april 2013: Brief Exploitatie algemene begraafplaatsen aan de Commissie Mens en Samenleving, kenmerk 3.030141;
- De raadsbrief van 10 juli 2017 over het beëindigen van de ontwikkeling begraafplaats Hamlaan;
- De beantwoording op 27 januari 2019 van SV nr. 18 2019 over Islamitische begraafplaatsen Utrecht, kenmerk 201902010943-PT;
- 17 april 2020: Raadsvragen Islamitische begraafplaats (door 9 fracties);
- De coronaraadsbrief van 24 april 2020 waarin wordt aangegeven dat de mogelijkheden om particuliere initiatieven voor het realiseren van een islamitische begraafplaats te ondersteunen worden onderzocht;
- De behandeling van motie 91 'Een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht' in de gemeenteraadsvergadering van 28 mei 2020;
- 23 juni 2020: het college besluit een startnotitie op te stellen, waarin de mogelijkheden, belangen en randvoorwaarden voor het realiseren van een islamitische begraafplaats in eigen beheer in Utrecht verder worden verkend en waarin tenminste de volgende elementen aan bod komen: de wettelijke kaders, de haalbaarheid van een initiatief, locatieonderzoek bestaande en nieuwe locaties en de rol van de gemeente in de periode na de besluitvorming over de startnotitie;
- De raadsbrief van 25 juni 2020 over het collegebesluit een startnotitie op te stellen en in oktober 2020 naar de raad te sturen, kenmerk 7705204;
- 9 juli 2020: De commissie Stad en Ruimte is geïnformeerd over het verzoek van BIBIN van 18 juni 2020 (20/LIS32);
- De memo aan de raad van 30 oktober 2020 waarin uitstel is aangekondigd voor het aan de raad aanbieden van de startnotitie;
- 1 december 2020: het college stelt de Startnotitie Islamitische begraafplaats vast en besluit daarbij de juridische mogelijkheden verder te onderzoeken. Het college heeft daarbij ook uitgesproken dat een beschikbaar deel op begraafplaats Tolsteeg een kansrijke locatie voor de Islamitische begraafplaats is
- De raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats van 2 december 2020 met de startnotitie Islamitische begraafplaats als bijlage, kenmerk 8222511;
- 18 februari 2021: Stadsbelang Utrecht stelt 10 schriftelijke vragen over de startnotitie Islamitische begraafplaats, kenmerk SV2021-055;
- De beantwoording van SV nr. 55 2021 op 29 februari 2021 over de Startnotitie Islamitische begraafplaatsen, kenmerk 8596794;
- 31 maart 2021: het college stelt het nader juridisch onderzoek van 15 maart 2021 vast (Notitie Advies met betrekking tot uitgifte begraafplaats);
- 21 april 2021: RIB Islamitische begraafplaats met infographic 1 en infographic 2;
- 26 april 2021: Raadsbrief Beantwoording vragen Islamitische begraafplaats, kenmerk 8804168;
- 29 april 2021: de Commissie Stad en Ruimte bespreekt de raadsbrief Resultaten juridisch onderzoek Islamitische begraafplaats (Notitie van 15 maart 2021, kenmerk 8700539) en het te doorlopen proces van de realisatie van de particuliere begraafplaats;
- 16 september 2021: Raadsbrief stand van zaken Islamitische begraafplaats, kenmerk 9233655. Hierin is vermeld dat een onderlinge samenwerking tussen de twee genoemde initiatiefnemers niet mogelijk is gebleken.

Beslispunten, Argumenten en Risico's

Beslispunt	
1	In te stemmen met het verzoek van Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) van 23 juli 2021, om aan VUMO grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere (Islamitische) begraafplaats.
Argumenten	
1.1	VUMO kwalificeert zich als kerkgenootschap en heeft daarmee recht op een bijzondere begraafplaats.

	In de juridische notitie van VBK is een nadere onderbouwing opgenomen waarom het verzoek van VUMO kwalificeert als een verzoek van een kerkgenootschap in de zin van de Wlb. Daarbij is een materiële beoordeling gemaakt of sprake is van een aanvraag door een kerkgenootschap. Omdat de conclusie is dat VUMO een kerkgenootschap is, heeft zij recht op een bijzondere begraafplaats. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Juridische Notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad van VBK Advocaten. Het is van belang om vast te stellen wat de omvang van het kerkelijke recht van VUMO is. Deze omvang is gekoppeld aan de plaatselijke sterkte van het kerkgenootschap. Ook voor dit punt wordt verwezen naar de juridische notitie van VBK. Kort gezegd is van belang dat het kerkgenootschap zelf dient aan te geven hoeveel (lokale) aanhangers zij heeft, het is een gemeente namelijk niet toegestaan (en het is ook niet wenselijk) om inzage te vragen in het ledenbestand. VUMO heeft een gemotiveerde uiteenzetting gegeven over het aantal leden/ aangeslotenen via de acht moskeeorganisaties en stelt dat zij circa 30.000 leden/ aangeslotenen heeft in de gemeente Utrecht. Dit aantal is niet onaannemelijk omdat de grootste moskeeorganisaties van Utrecht aan VUMO zijn verbonden. Voor VUMO en de acht moskeeorganisaties geldt dat met dit raadsbesluit voor circa 30.000 leden/ aangeslotenen invulling wordt gegeven aan het wettelijke recht uit artikel 38 van de Wlb.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Er is een kans op een (opschortende) beroepsprocedure.
	Er is de mogelijkheid dat een administratief beroep wordt ingesteld tegen dit besluit. Een eventuele beroepsprocedure hiertegen zou de realisatie van een Islamitische begraafplaats (langdurig) kunnen vertragen.
Beslispunt	
2	Het perceel thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (ged.) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een oppervlakte van circa 11.050 ~~11.140~~ m^2, thans in gebruik als gemeentelijke begraafplaats, zoals nader is aangegeven op de bijgevoegde indicatietekening, aan te wijzen als bijzondere (Islamitische) begraafplaats, en hiertoe het Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht, vast te stellen.
Argumenten	
2.1	Het aan te wijzen deel op Tolsteeg is de geschikte locatie voor een Islamitische begraafplaats.
	Om de volgende redenen is het aan te wijzen terreindeel een geschikte locatie voor een bijzondere Islamitische begraafplaats. a. Het terrein is (nagenoeg) niet meer actief in gebruik door de gemeente. Door de structureel afgenomen behoefte aan traditioneel begraven in de westerse begraafcultuur - er wordt namelijk veel meer gecremeerd - is het overgrote deel van het beschikbaar te maken terrein al zeker 15 jaar niet meer in gebruik. Door het voorgestelde gebruik als Islamitische begraafplaats wordt de beschikbare grond duurzaam en weer doelmatig gebruikt. Dit is een maatschappelijk verantwoorde keuze voor onze stad waar beschikbare grond schaars is en waar versnippering van ruimtegebruik dient te worden voorkomen. b. Het deel heeft gunstige technische en ruimtelijke kenmerken en voorwaarden. Het terrein heeft al de bestemming begraafplaats, het is op relatief eenvoudige wijze apart te ontsluiten en te omheinen en de bodem bestaat uit opgehoogd goed waterdoorlatende grond. c. Dit deel van Tolsteeg is al 60 jaar in gebruik als begraafplaats. Op begraafplaats Tolsteeg wordt al minimaal 60 jaar begraven. De voorziening is daarmee zeer bekend bij de buurtbewoners. Door het terrein aan te wijzen als bijzondere begraafplaats wordt het gebruik als begraafplaats gecontinueerd. d. In 2013 is de raad geïnformeerd over het beschikbaar komen van dit terrein.

	De raad is in 2013 schriftelijk geïnformeerd dat overcapaciteit aan graven op de gemeentelijke begraafplaatsen kan worden tegengegaan door ongebruikte grafvakken op te heffen. In de voorliggende situatie is sprake van een omzetting van een (nu nagenoeg) ongebruikt - en binnenkort geheel ongebruikt - grafvak tot bijzondere begraafplaats, met daardoor een blijvend gebruik als begraafplaats. e. Het terrein heeft de (wettelijke) juiste oppervlakte. De Wlb beschrijft hoe de oppervlakte van een kerkelijke begraafplaats, waar een kerkgenootschap in redelijkheid recht op heeft, samenhangt met 'de plaatselijke sterkte' (te beschouwen als het aantal aangeslotenen) van het kerkgenootschap. De oppervlakte van de als bijzondere begraafplaats aan te wijzen locatie voldoet hier aan. Kerkgenootschap VUMO heeft circa 30.000 leden, dat komt overeen met circa 8% van de inwoners van de gemeente Utrecht. Het als begraafgrond te gebruiken deel van het totaal aan te wijzen terrein beslaat circa ~~8.030~~ 7.940 m^2. Dat komt overeen met circa 12% van het begraafareaal van de gemeentelijke begraafplaatsen. Bij benadering is de Islamitische begraafplaats van VUMO daarmee in redelijkheid van voldoende oppervlakte. Het resterende deel van Tolsteeg blijft ongewijzigd in gebruik als gemeentelijke begraafplaats.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	De buurt is al wel geïnformeerd maar nog niet actief betrokken en/ of geraadpleegd.
	De buurtbewoners van begraafplaats Tolsteeg zijn op 2 december 2020 (naar aanleiding van het aan de raad aanbieden van de startnotitie) en op 13 april 2021 (naar aanleiding van het aan de raad aanbieden van de resultaten van het nader juridisch onderzoek) door het huis-aan-huis bezorgde Wijkbericht geïnformeerd over de mogelijke komst van een Islamitische begraafplaats. Na de voorliggende raadsbesluiten gaat de gemeente in gesprek met de buurt. Er is voor dat moment gekozen zodat de buurtbewoners concreet kunnen worden geïnformeerd over de genomen besluiten en het verwachte vervolgproces en worden betrokken bij de mogelijke ruimtelijke en fysieke aanpassingen en de daarvoor benodigde vergunningen.
2.2	Er is nu nog geen zekerheid wanneer de Islamitische begraafplaats wordt gerealiseerd.
	Het college dient met het kerkgenootschap tot overeenstemming te komen aangaande de redelijke voorwaarden voor de gronduitgifte. Na levering dient het college vervolgens te besluiten over de ingebruikname van de grond. Daarnaast is er de mogelijkheid dat een (langlopende) beroepsprocedure tegen de raads- en/ of collegebesluiten wordt gevoerd. Het college zal de raad informeren over de voortgang van het vervolgproces tot realisatie van de Islamitische begraafplaats.
Beslispunt	
3	Af te wijzen het verzoek van Islamitisch Kerkgenootschap Utrecht (IKU) van 18 juni 2020, om aan IKU grond aan te wijzen voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere begraafplaats..
Argumenten	
3.1	IKU kwalificeert zich niet als kerkgenootschap en heeft daarmee geen wettelijk recht op een bijzondere begraafplaats.
	In de juridische notitie van VBK is een nadere onderbouwing opgenomen waarom het verzoek van IKU niet kwalificeert als een verzoek van een kerkgenootschap in de zin van de Wlb. Daarbij is een materiële beoordeling gemaakt waarbij is gekeken naar de statuten en naar al hetgeen door IKU naar voren is gebracht. De conclusie is dat de kernkwaliteit van IKU niet draait om de gemeenschappelijke godsverering van de leden/ aangeslotenen. IKU beschikt niet over een gebedshuis en organiseert ook niet op een andere manier (regelmatige) erediensten voor haar leden/aangeslotenen. Met betrekking tot het aantal leden/ aangeslotenen stelt IKU dat zij alle moslims binnen de gemeentegrenzen van Utrecht vertegenwoordigt, maar deze gestelde verbondenheid is niet voldoende. Omdat de

	conclusie is dat IKU geen kerkgenootschap is, heeft zij geen recht op een bijzondere begraafplaats binnen de gemeente Utrecht. Dit geldt niet alleen voor de locatie Tolsteeg of zo mogelijk voor de locatie Hamlaan, maar voor alle situaties.
3.2	Ook om andere redenen wordt het verzoek van IKU afgewezen.
	Omdat artikel 38 van de Wlb leidend is bij het aanwijzen van grond voor een bijzondere begraafplaats, wordt er in principe niet meegewerkt aan een verzoek als geen sprake is van een kerkgenootschap (en er dus geen wettelijke recht bestaat). Er zijn daarom geen redenen om ten behoeve van de Islamitische begraafplaats voor IKU grond aan te wijzen. Dat zou namelijk betekenen dat (onverplicht) nog meer grond voor een bijzondere begraafplaats in de gemeente wordt gereserveerd, terwijl de druk op de beschikbare ruimte in Utrecht erg groot is. Daarnaast is er een risico op 'overcapaciteit' aan begraafplaatsgrond en zal het een ongewenst precedent scheppen voor eventuele andere partijen die een begraafplaats zouden willen aanleggen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde Juridische Notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad van VBK Advocaten.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	Er is een kans op een (opschortende) beroepsprocedure.
	Er is de mogelijkheid dat een administratief beroep wordt ingesteld tegen dit besluit.

Financiën

Er is in de begroting momenteel geen dekking opgenomen voor de gemeentelijke kosten voor onder meer terreinaanpassing. De nog te bepalen uitgifteprijs van de grond en de dekking van de kosten voor grondaanpassing zullen onderdeel zijn van de redelijke voorwaarden waarover het college in gesprek gaat met het kerkgenootschap. De grondprijs zal minimaal de totale door de gemeente gemaakte kosten moeten dekken, tenzij er redenen zijn om hiervan af te wijken. In de startnotitie Islamitische begraafplaats (van november 2020) is het uitgangspunt opgenomen om de grondprijs bijzondere doeleinden onbebouwd toe te passen. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat het niet valide is om deze grondprijs voor de uitgifte van grond ten behoeve van begraafplaatsen te hanteren. Mede op basis van nieuwe informatie (een taxatie en uitgiften elders in het land) lijkt de bijzondere doeleinden prijs bebouwd beter passend. In een verkenning met het kerkgenootschap wordt onderzocht wat een redelijke grondprijs is op basis van het exploitatiemodel van het kerkgenootschap.

Vervolg

De procesmatige vervolgstappen zijn:

- De besluiten worden kenbaar gemaakt aan IKU en VUMO en openbaar gepubliceerd in het digitale gemeenteblad.
- De buurt van Tolsteeg wordt nader geïnformeerd en betrokken.
- Het college treedt in overleg met het kerkgenootschap over de redelijke voorwaarden van gronduitgifte waaronder de grondprijs, de inrichting en de uitstraling van de bijzondere begraafplaats.
- Het college sluit met het kerkgenootschap bij overeenstemming over de (redelijke) voorwaarden een overeenkomst gronduitgifte.
- Levering van de grond zal plaats vinden onder een niet belemmerend resultaat van het Bibob onderzoek en onherroepelijke omgevingsvergunningen.
- Er vindt een Bibob onderzoek plaats conform de beleidsregel “voor religieuze instellingen voorafgaande aan een vastgoedtransactie zal een screening plaatsvinden” (Beleidsregel toepassing Wet Bibob 2018 gemeente Utrecht).
- De ruimtelijke en fysieke aanpassingen worden uitgevoerd, op basis van de verleende omgevingsvergunning(en). De gemeente doet daarbij een deel (denk daarbij aan het zorgvuldig ruimen van de algemene graven, de gevolgen voor het parkeren, een eigen ingang en een erfafscheiding) en het kerkgenootschap doet daarbij een deel. De wensen van het kerkgenootschap zijn de gemeente nu nog niet bekend.
- De gronduitgifte wordt voltooid, onder voorbehoud van onherroepelijke omgevingsvergunning(en).
- Het college verleent toestemming de bijzondere begraafplaats in gebruik te laten nemen, onder

voorbehoud of fasering van de dan nog te ruimen algemene graven en een onherroepelijk aanwijzingsbesluit. Het college toetst daarbij of de bijzondere begraafplaats aan de wettelijke voorwaarden (zoals administratie en inrichting) voldoet.
- Ruimen van de laatste algemene graven, in mei 2023.

Participatie

De gemeente informeert en betrekt de buurt Tolsteeg. De buurtbewoners bij begraafplaats Tolsteeg zijn eerder al tweemaal (op 2 december 2020 en op 13 april 2021) schriftelijk geïnformeerd over de mogelijke komst van een Islamitische begraafplaats op Tolsteeg. Op basis van de voorliggende raadsbesluiten gaat de gemeente in gesprek met de buurt. Op deze wijze kan de buurt meer concreet worden geïnformeerd en betrokken bij de genomen besluiten, het verwachte vervolgproces en de mogelijke technische en ruimtelijke aanpassingen en de daarvoor benodigde vergunningen.

Communicatie

Het raadsbesluit wordt bekendgemaakt aan IKU en VUMO, in het huis-aan-huisblad en in het elektronisch gemeenteblad. Daarnaast worden de buurtbewoners van Tolsteeg schriftelijk nader geïnformeerd via het Wijkbericht en zal de gemeente hen informeren over de genomen besluiten en het verwachte vervolgproces en betrekken bij de mogelijke technische en ruimtelijke gevolgen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvormend:
- Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht.

Bijlagen informatief:
- Achtergronddocument met relevante artikelen in de Wet op de lijkbezorging.
- Juridische Notitie ten behoeve van besluitvorming door de gemeenteraad (VBK Advocaten, 305659/51654664.1, 7 december 2021).

Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht,

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 december 2021;
- Gelet op artikel 38 en artikel 40, eerste lid, van de Wet op de lijkbezorging;

Overwegende dat:

- een kerkgenootschap, conform artikel 38 van de Wet op de lijkbezorging, gerechtigd is tot het hebben van een bijzondere begraafplaats;
- voor het aanleggen of uitbreiden van de bijzondere begraafplaats, conform artikel 40, eerste lid, van de Wet op de lijkbezorging, grond wordt gebruikt die daartoe door de gemeenteraad is aangewezen;

Besluit vast te stellen het Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht.

Artikel 1 Aanwijzing grond

Het perceel thans kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (ged.) en plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR in Utrecht, met een oppervlakte van circa 11.050 ~~11.140~~ m², thans in gebruik als gemeentelijke begraafplaats, zoals nader is aangegeven op de onderstaande indicatietekening, wordt aangewezen als bijzondere (Islamitische) begraafplaats.

Artikel 2 Aanwijzing aan Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO)

De in artikel 1 genoemde grond aan te wijzen aan Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO), voor het hebben, aanleggen en in standhouden van een bijzondere (Islamitische) begraafplaats.

Artikel 3 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking nadat de privaatrechtelijke overdracht van de grond genoemd in artikel 1 door het college van burgemeester en wethouders aan Verenigde Utrechtse Moslims (VUMO) heeft plaatsgevonden.

Artikel 4 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als Aanwijzingsbesluit bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 3 februari 2022.

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Merel van Hall

Beroepsclausule

Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist? Dan kunt u daartegen binnen zes weken na de dag van bekendmaking beroep aantekenen.

De stukken liggen gedurende zes weken na de dag van bekendmaking ter inzage op het Stadskantoor. Het bezoekadres is Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht.

Volgens artikel 42, eerste lid, van de Wet op de lijkbezorging kunnen belanghebbenden bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht beroep aantekenen tegen de besluiten van de gemeenteraad.

Als u administratief beroep wilt aantekenen tegen dit besluit, dan dient u dat schriftelijk te doen bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Vermeld in ieder geval uw naam en adres, het besluit waartegen u beroep instelt en de reden van uw beroep.

Dat kan op het volgende adres:

Provincie Utrecht

t.a.v. de secretaris van de Awb-adviescommissie

Postbus 80300

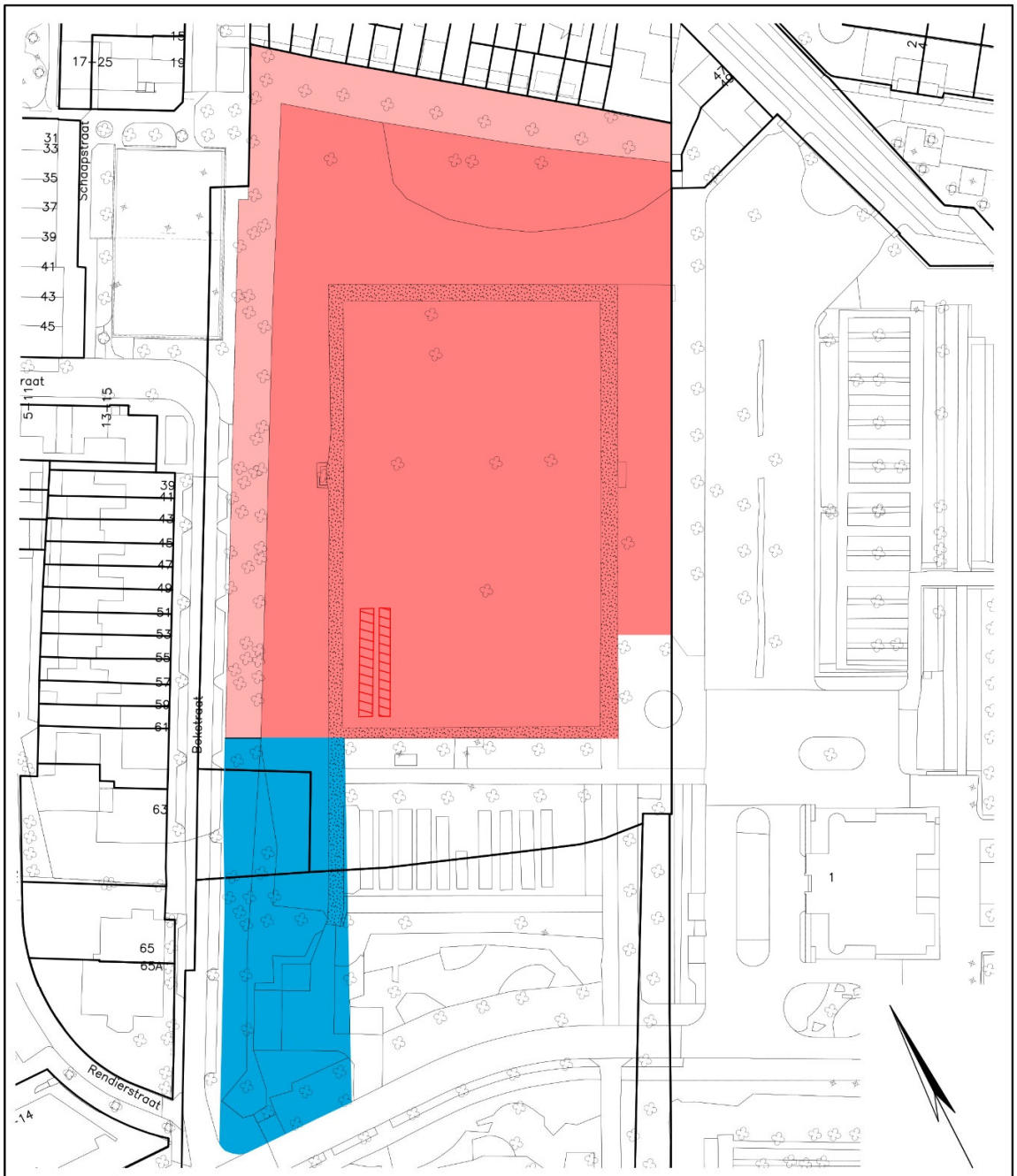
3508 TH Utrecht

U kunt voor verdere informatie telefonisch contact opnemen met de provincie Utrecht via nummer 030-2589111.

Toelichting op het Aanwijzingsbesluit

Binnen de Utrechtse moslimgemeenschap is er al lange tijd een dringende behoefte aan een Islamitische begraafplaats. De beschikking over een eigen begraafplaats stelt moslims in de gemeente Utrecht in de gelegenheid om in hun eigen gemeente te worden begraven en daarbij, binnen de wettelijke mogelijkheden, zelf invulling te geven aan de regelgeving, de uitoefening van rituelen en de religieuze noodzaak van een niet onderbroken (eeuwigdurende) grafrust.

Indicatietekening



Legenda

- Perceelgrens
- BGT ondergrond
- BGT boom
- Verharding
- Uit te geven Islamitische begraafplaats op talud (ca. 1460 m2)
- Uit te geven Islamitische begraafplaats (ca. 7940 m2)
- Aanwezige algemene graven (ca. 90 m2)
- (Deels) uit te geven t.b.v. eigen toegang en zo nodig kleinschalig parkeren, nader te bepalen (ca. 1650 m2)

Kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie B, nummer 2862 (gedeeltelijk)
Plaatselijk bekend Maansteenweg 1, 3523 SR Utrecht

Opmerkingen:
- Berekende oppervlakten zijn indicatief. De definitieve oppervlakte wordt door het Kadaster vastgesteld.
- Aan deze tekening kunnen geen maten of rechten worden ontleend

A	03-12-2021	6787.301	Gronduitgifte		MWT	
Wijz	Datum	Projectnr	Omschrijving		Par	Gez

Bron: Bestand opdrachtgever Datum: 3-12-2021

Gemeente Utrecht

Aanwijzing Islamitische begraafplaats, Tolsteeg Utrecht

Indicatietekening

FACTO GEO

Schaal: n.v.t.
Indicatietekening aanwijzing Islamitische begraafplaats, Tolsteeg Utrecht.dwg
Datum: 03 december 2021
Deventer Tel: 0570-503250
E-mail: 6787.301@facto-geo.nl

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2307
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Transitie recreatieschappen
ID	2477
Behandelend ambtenaar	Lafeber, Guido
Telefoon	06-55868355
E-mail	guido.lafeber@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	Toezeggingen: Geen Terug in de Raad: A punt

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Gemeenteraad	3 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Transitie recreatieschappen

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opstellers	Guido Lafeber, Joep Barendse
Kenmerk	8049812
Vergaderdatum Raad	3 februari 2022
Geheim	Nee

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

1. Voor de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o.:
   a. In te stemmen met beëindiging van de deelname hieraan per 1 januari 2023;
   b. Op voorhand in te stemmen met een voorstel tot wijziging van deze gemeenschappelijke regeling waarin deze beëindiging is verwerkt;
   c. Het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om eveneens in te stemmen met de punten a. en b.

2. In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur Plassenschap Loosdrecht e.o. inzake de toekomstige samenwerking, waar beëindiging van deelname van gemeente Utrecht aan de gemeenschappelijke regeling per 1 januari 2023 conform beslispunt 1 onderdeel van uitmaakt;
   En hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen voor het vervolg:
   a. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.
   b. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan RMN , en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Hierbij uitgaande van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

3. In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken.
   Hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen voor het vervolg:
   a. In te stemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4, te weten een gemeenschappelijke regeling met een algemeen bestuur met verordenende bevoegdheid en een dagelijks bestuur.
   b. Op grond van artikel 36 van de thans geldende Gemeenschappelijke Regeling Recreatieschap Stichtse Groenlanden in te stemmen met de gewijzigde regeling.
   c. Het bestuur van SGL te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.

d. Het bestuur van SGL te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten van het liquidatieplan RMN, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Waarbij wordt uitgegaan van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

4. Aan de burgemeester en aan het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om in te stemmen met de wijziging van de Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De voorgelegde besluitvorming strekt ertoe om in te stemmen met de voorstellen van het Algemeen bestuur van de beide recreatieschappen voor de toekomstige samenwerking recreatietaken.
Voor de gemeente Utrecht houdt dat in:

- De deelname aan de Gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. per 1 januari 2023 te beëindigen vanwege geringe belangen. De Utrechtse recreanten maken weinig gebruik van de gebieden van het Plassenschap. De gemeente Utrecht heeft er geen grondgebieden en geen recreatievoorzieningen;
- De Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden per 1 januari 2023 te wijzigen (volgens integrale nieuwe tekst in de bijlage), om de bestuurlijke drukte te verminderen, de aansturing van de uitvoering te vereenvoudigen en de rol van Utrecht te vergroten.
  SGL zit na het doorvoeren van de wijzigingen niet meer de eigenaarsrol van RMN, de taken zijn daardoor versmald, het AB gaat van 20 naar 10 deelnemers, het DB van 10 naar 5 deelnemers, het DB heeft nu ook duidelijke taken gekregen (waren eerder niet opgenomen in de regeling), de aansturing van Staatsbosbeheer - of welke Terrein Beherende Organisatie het ook mag worden - op basis van een dienstverleningsovereenkomst (DVO) vergt veel minder tijd en vergaderingen

De besluitvorming voorziet tevens in de te nemen stappen met betrekking tot de opheffing per 31 december 2022 van de huidige uitvoeringsorganisatie: de gemeenschappelijke regeling Recreatie Midden Nederland. Dit met het oog op een adequate opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie, en een heldere positionering van beheer en uitvoering ten opzichte van beleid.

Context

Aanleiding

De inwoners van de gemeente Utrecht maken gebruik van regionale recreatie- voorzieningen, die deels in de buurgemeenten liggen. De gemeente is op dit moment deelnemer aan twee Gemeenschappelijke Regelingen voor recreatie; het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. In deze twee gemeenschappelijke regelingen zijn de deelnemers (gemeentes en provincies) samen verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en de vernieuwing van een aantal recreatieterreinen en routes in de regio.
Voor de uitvoering hiervan participeren de twee schappen in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland.
Recreatieschap de Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht zijn historisch gegroeide samenwerkingen.
De beide recreatieschappen willen de samenwerking voor de beheeropgave vereenvoudigen en terugbrengen tot die gebieden die van regionaal belang zijn. Dit maakt een transitie van de structuur van Plassenschap Loosdrecht en van Recreatieschap de Stichtse Groenlanden noodzakelijk.
De beide schappen hebben gezamenlijk het voornemen om niet verder te gaan met Recreatie Midden Nederland als uitvoeringsorganisatie.
Stichtse Groenlanden bestaat uit programma A (het oorspronkelijke Stichtse Groenlanden) en programma B (het oorspronkelijke Plassenschap Vinkeveen), samen vormen beide programma's Recreatieschap de Stichtse Groenlanden. Beide programma's zijn financieel gescheiden van elkaar, tot de deelnemers hierover een ander besluit nemen.

Bestuurlijke uitgangspunten gemeente Utrecht (raadsbrief 22 juli 2021)

Uw raad gaf in de raadsvergadering van 17 september 2020. aan de nadruk te willen leggen op het gratis toegankelijk zijn van recreatieterreinen en op een efficiëntere uitvoering van de recreatietaken. Deze randvoorwaarden en de randvoorwaarden zoals verwoord in de brief van 15 september 2020. vormen de uitgangspunten bij het voorliggend voorstel.
De randvoorwaarden zoals in de brief van 15 september 2020 zijn verwoord zijn de volgende:

- Recreatie is een basisbehoefte en moet voor iedereen toegankelijk zijn.
- Exploitatie op onderdelen van recreatieterreinen is mogelijk en wenselijk, maar mag niet ten koste gaan van de toegankelijkheid. Exploitatie kan wel bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het recreatieaanbod en voor specifieke doelgroepen. Exploitatie draagt ook bij aan bekostiging van het beheer en de kwaliteit van de voorzieningen.
- Recreatieterreinen zijn groengebieden, geschikt voor intensieve recreatie. Natuur kan een onderdeel zijn van die beleving, maar is ondersteunend aan de recreatiefunctie. Bij het beheer dient aandacht te zijn voor dit aspect.

- Recreanten ervaren geen gemeentegrenzen. Regionale samenwerking en solidariteit zijn nodig om een voldoende en gevarieerd aanbod mogelijk te maken.
- De wens is om de aansturing van het beheer van regionale recreatievoorzieningen eenvoudiger en efficiënter te regelen.
- Utrecht draagt financieel proportioneel bij aan het beheer van voor de inwoner van de stad aantrekkelijke regionale recreatievoorzieningen.
- Met de groei van het aantal inwoners in stad en regio, willen we met buurgemeenten samenwerken in de ontwikkeling van nieuwe recreatieve voorzieningen en groengebieden, in de omgeving van de stad. Deze ontwikkelopgave van recreatie staat naar onze mening los van de beheertaken van de recreatieschappen, maar hoort onderdeel te zijn van een integrale gebiedsontwikkeling.

Vanuit het Utrechtse belang kijken we langs drie lijnen naar onze inzet in een collectieve wijze van organiseren van het beheer voor recreatievoorzieningen:
- Welke taken kunnen we beter collectief dan individueel als gemeente doen?
- Is er voor de uitvoering van collectieve taken een uitvoeringsorganisatie nodig of is zelf uitvoeren of uitbesteden van de collectieve taak een optie?
- Welke bestuurlijke sturing past het beste bij collectief uit te voeren beheertaken?

Juridische context
- De twee recreatieschappen en RMN zijn organisaties gebaseerd op de Wet Gemeenschappelijke regelingen. De bestuursorganen van de gemeenten zijn de deelnemers van de twee recreatieschappen. De beide recreatieschappen hebben een algemeen en dagelijks bestuur. De twee recreatieschappen hebben samen met de provincie Utrecht (en aanvankelijk twee andere schappen) RMN opgericht en sturen deze organisatie aan.
- In de gemeenschappelijke regelingen van beide schappen zijn raad én college als bestuursorganen deelnemer. Bij de GR Recreatieschap de Stichtse Groenlanden is daarnaast ook de burgemeester deelnemer. Zij hebben ook besloten tot vaststelling van de GR. Daarom is ook instemming van zowel het college als de raad nodig voor de opheffing (en ook van de burgemeester bij de GR Recreatieschap de Stichtse Groenlanden).
- Volgens artikel 1 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan de burgemeester en het college pas instemmen met wijzigingen in de regeling nadat de gemeenteraad daar toestemming voor heeft verleend. Deze toestemming kan slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.
- De gemeenschappelijke regelingen houden voorschriften in m.b.t. wijziging en uittreding (voor zover relevant worden die in de tekst aangehaald).
  Een wijziging van de gemeenschappelijke regeling vindt plaats op basis van een voorstel dat wordt gedaan aan alle deelnemers. In geval van Plassenschap Loosdrecht moeten alle deelnemers een gelijkluidend besluit nemen.

In de regeling van SGL is vastgelegd dat twee derde van de deelnemers in moet stemmen met de voorgestelde wijziging. Instemming moet gebeuren door zowel colleges als raden, het zijn gemengde regelingen waarin zowel raads- en collegebevoegdheden zijn opgenomen. In het geval van Stichtse Groenlanden zijn ook de burgemeesters deelnemer en dienen ook de burgemeesters in te stemmen met de wijzigingen. In de GR van Stichtse Groenlanden is in artikel 36, tweede lid opgenomen dat tot een wijziging kan worden besloten als twee derde van de deelnemers daartoe heeft besloten.

Het voorstel is in overeenstemming met de Nota Verbonden partijen.
Het betreft voortzetting van een reeds lopende samenwerking.

Beoogd effect
Het beoogde effect is meer en betere sturing op de recreatievoorzieningen in de omgeving van de stad die nu in een gemeenschappelijke regeling zitten, minder bestuurlijke drukte, vereenvoudiging van de aansturing van de uitvoering en daardoor meer kosteneffectiviteit zodat de nieuwe wijze van samenwerken toekomstbestendig is.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
In de Raadsvergadering van 18 februari 2021 besloot de raad om een reactie op de Memo Toekomstige samenwerking Recreatieschappen.pdf (ibabs.eu) te sturen naar de dagelijkse besturen van de recreatieschappen.
In de Raadsbrief stand van zaken Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden- Nederland. D.d. 22 juli jl: hebben wij u tussentijds over de ontwikkelingen geïnformeerd.

Op 28 april 2021 op 21 juni 2021 werden er informatieavonden georganiseerd door het bestuur van Recreatie Midden Nederland over de voortgang van het proces voor raadsleden van deelnemende gemeenten en deelnemende provincies. Op 30 november 2021 en 8 december 2021 worden nog twee bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden en statenleden waarin een toelichting wordt gegeven op de voorliggende stukken.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Voor de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o.: a. In te stemmen met beëindiging van de deelname hieraan per 1 januari 2023; b. Op voorhand in te stemmen met een voorstel tot wijziging van deze gemeenschappelijke regeling waarin deze beëindiging is verwerkt; c. Het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om eveneens in te stemmen met de punten a. en b.
Argumenten	
1.1	De gemeente Utrecht heeft geringe belangen bij voortzetten van de deelname, en voortzetten geeft daarom onnodige bestuurlijke drukte.
	De Utrechtse recreant maakt slechts in beperkte mate gebruik van het recreatief/toeristische aanbod van de Loosdrechtse Plassen. Het werkgebied van het Plassenschap Loosdrecht omvat geen terreinen in de gemeente Utrecht. In het Algemeen Bestuur van het Plassenschap Loosdrecht kan Utrecht daarom en mede door de vastgestelde stemverhouding weinig invloed uitoefenen. De meerwaarde voor het Plassenschap voor de inwoners van Utrecht en voor deelname van Utrecht aan het Plassenschap is dan ook beperkt. Utrecht wil haar deelname aan Plassenschap Loosdrecht beëindigen. De integrale ontwikkeling van het plassengebied is vastgelegd in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. Naast het recreatiebeleid hebben alle deelnemers, met uitzondering van Utrecht, ook andere belangen en rollen in het plassengebied. Met het beëindigen van de samenwerking van Utrecht uit het Plassenschap hebben de resterende deelnemers een bredere algemeen gedeelde ambitie en gedeelde verantwoordelijkheden voor deze Vechtplassen.
1.2	Door op voorhand toestemming te verlenen en in te stemmen hoeft de gemeenteraad dit besluit niet opnieuw te agenderen.
	In het voorstel voor de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Plassenschap Loosdrecht, welke verwacht wordt in het voorjaar 2022, wordt de gemeente Utrecht uit de regeling geschreven. Dit is reeds opgenomen in de het voorstel van het Algemeen Bestuur. Door nu in te stemmen en toestemming te verlenen aan het college om ook in te stemmen met deze wijziging hoeft een separate agendering niet meer plaats te vinden.
1.3	Er is geen sprake van strijd met het recht of het algemeen belang.

	Door de toestemming te verlenen kunnen burgemeester en wethouders ook uittreden. De toestemming kan op grond van artikel 1 lid 2 van de wet gemeenschappelijke regelingen slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang. Daarvan is geen sprake, zodat er geen reden is om de toestemming niet te verlenen.
Beslispunt	
2	In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur Plassenschap Loosdrecht e.o. inzake de toekomstige samenwerking, waar beëindiging van deelname van gemeente Utrecht aan de gemeenschappelijke regeling per 1 januari 2023 conform beslispunt 1 onderdeel van uitmaakt; En hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen voor het vervolg: a. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen. b. Het bestuur van het Plassenschap te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan RMN, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Waarbij wordt uitgegaan van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.
Argumenten	
2.1	Door het beëindigen van de deelname aan Plassenschap Loosdrecht en een versterking van de deelname aan het Recreatieschap de Stichtse Groenlanden ontstaat voor beide regelingen een krachtiger en effectievere samenwerking.
	Uitvoering van dit voornemen is mogelijk nu een van de andere partners ook deelnemer in beide regelingen, te weten de provincie Utrecht een omgekeerde beweging maakt. De beoogde verschuiving in inzet wordt vertaald in zeggenschap in de desbetreffende regeling. Op deze wijze wordt in beide regio's de samenwerking gericht versterkt, doordat alle deelnemers een relevant belang en zeggenschap hebben in de desbetreffende samenwerking. Deze verschuiving draagt bij aan het effectief inzetten van mensen en middelen voor alle deelnemers.
2.2	Het voorstel bevat een uitruil van deelnemersbijdragen en dit maakt een uittreding zonder langdurige opzeggingstermijn mogelijk, en werkt voor alle partijen budgettair neutraal uit.
	Er is bestuurlijk overeenstemming bereikt over de 'Uitgangspunten m.b.t. omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht'. Deze voorzien erin dat de provincie de bijdrage van de gemeente in het Plassenschap overneemt, in ruil voor intensivering van de gemeentelijke bijdrage in recreatieschap Stichtse Groenlanden. Op basis hiervan is in het voorstel aan de deelnemers opgenomen dat de gemeente na beëindiging geen uittredingskosten verschuldigd is. Het Algemeen Bestuur van het Plassenschap heeft in de vergadering van 1 november 2021 ingestemd met de beoogde financiële uitruil tussen de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht, waarmee de weg vrij is voor uittreding van de gemeente Utrecht per 1 januari 2023 op de condities, zoals opgenomen in het voorstel.

	In concreto (pag. 18 van het voorstel van het Plassenschap): “de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht aan LSD (ca. € 185.000 per jaar) vervalt, maar wordt met eenzelfde bedrag gecompenseerd door de provincie Utrecht; in het schap SGL maken beide partijen de dezelfde beweging omgekeerd. De gemeente Utrecht blijft, ondanks de beoogde uittreding uit LSD, wel bijdragen in de liquidatiekosten van RMN. De gemeente en de provincie hebben hier inmiddels op bestuurlijk niveau overeenstemming over bereikt; definitieve besluitvorming vindt binnenkort plaats.” Wij hebben inmiddels met deze uitgangspunten ingestemd, als component van dit totaalpakket aan voorstellen.
Kanttekeningen/ Risico’s	
2.1	Pas medio 2022 wordt definitief duidelijk of de wijziging van de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. door zal gaan.
	De deelnemers ontvangen in de eerste helft van 2022 een voorstel tot wijziging van de huidige tekst van de GR met het verzoek daarover voor het zomerreces een besluit te nemen. In die wijziging wordt de voorgenomen uittreding van de gemeente Utrecht uit het Plassenschap meegenomen. Echter als de deelnemers nu met het voorliggend voorstel van het Algemeen bestuur instemmen, liggen de uitgangspunten ruim voor die tijd al wel vast op de hoofdlijnen, met daarmee voldoende zekerheid m.b.t. het totale pakket.
2.2	Er is samenhang met het voorstel m.b.t. het recreatieschap Stichtse Groenlanden en omgekeerd.
	Als dat voorstel onverwacht niet door mocht gaan, dan komt een van de pijlers te vervallen en kan het gehele plaatje opnieuw beoordeeld worden. Omgekeerd geldt hetzelfde, in de situatie dat het voorstel Stichtse Groenlanden wel doorgaat, en het Plassenschap niet. Om die reden is de besluitvorming over beide voorstellen parallel geschakeld, ook bij de beide recreatieschappen en al hun deelnemers. De omstandigheid dat de algemeen besturen unaniem hebben ingestemd, geeft goede hoop voor een positieve afloop.
Beslispunt	
3	In te stemmen met het voorstel van het Algemeen Bestuur van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken. Hierbij de navolgende deelbesluiten te nemen met betrekking tot de vervolgstappen: a. In te stemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4, te weten een gemeenschappelijke regeling met een algemeen bestuur met verordenende bevoegdheid en een dagelijks bestuur. b. Op grond van artikel 36 van de thans geldende Gemeenschappelijke Regeling in te stemmen met de gewijzigde regeling, zoals opgenomen in bijlage 1. c. Het bestuur van SGL te verzoeken om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen. d. Het bestuur van SGL te verzoeken om een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten van het liquidatieplan RMN (informatieve bijlage 4), en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de begrotingen en jaarrekeningen 2022/2023 van het schap. Waarbij wordt uitgegaan van dekking primair te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap, en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

Argumenten	
3.1	Samenwerking in het beheer van regionale recreatieterreinen draagt bij aan een zo breed mogelijk en aantrekkelijk aanbod voor alle recreanten.
	Utrecht wil samen blijven werken voor regionale recreatievoorzieningen. Door een gezamenlijk eigendom en beheer van de regionale recreatieterreinen dicht bij de stad, borgen de deelnemers dat belangrijke recreatievoorzieningen beschikbaar blijven voor de inwoners. Dit gezamenlijk eigendom is de garantie dat Utrecht ook op de lange termijn invloed heeft op de kwaliteit en toegankelijkheid van deze regionale recreatievoorzieningen De in Utrecht gelegen recreatieterreinen die nu in beheer zijn bij het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden blijven onderdeel van de regionale beheerafspraken en van de gemeenschappelijke te beheren regionale recreatievoorzieningen. Gezamenlijk beheer draagt bij aan de verevening van de beheerlasten tussen gemeenten. Daarom menen wij dat deze lijn kan worden gecontinueerd, waarbij een scheiding dient te worden aangehouden tussen ontwikkeling (onder regie gemeente(n)) en beheer (SGL).
3.2	De aansturing van de beheeropgave voor recreatieschap de Stichtse Groenlanden wordt vereenvoudigd.
	Er wordt op ingezet op de aansturing van het beheer op basis van vooraf vastgestelde gestandaardiseerde onderhoudsafspraken, vastgelegde rapportages en kaders, en gericht zich op het behalen van de afspraken. Het feitelijke beheer kan op contractbasis uitgevoerd worden door een Terrein Beherende Organisatie, waarbij wij in eerste instantie denken aan Staatsbosbeheer. Het is van belang dat de opdrachtgevende en opdrachtnemende taken en verantwoordelijkheden gescheiden zijn.
3.3	Een gemeenschappelijke regeling in de vorm van een openbaar lichaam is voor deze samenwerking in deze fase het meest geschikt.
	Nagegaan is of op de meest eenvoudige wijze - enkel op basis van samenwerkings - en dienstverleningsovereenkomsten – de uitvoering van de gemeentelijke beleidsvoornemens m.b.t. beheer van recreatiegebieden mogelijk zou zijn. Voor de gebieden waar het hier om gaat, met de daarbij betrokken overheidspartijen, is het naar onze beoordeling wel gewenst en noodzakelijk om een meer geïnstitutionaliseerde vorm van samenwerking te continueren. Nagegaan is of de lichtere variant van een Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) gewenst is. Bij keuze voor een BVO zou de bestuurlijke structuur eenvoudiger kunnen zijn, namelijk geen geleed bestuur bestaande uit de combinatie van algemeen en dagelijks bestuur, maar één bestuursorgaan. Maar een bestuurssamenstelling van beperkte omvang kan ook bij de reguliere variant van een openbaar lichaam bereikt worden (zie volgend punt). Belangrijk is dat de BVO geen verordeningen kan uitvaardigen, terwijl SGL er wel een aantal heeft, die dan zouden vervallen. De gemeenteraden van de deelnemers zouden dan - na onderlinge afstemming - ieder voor zich die voorschriften moeten vaststellen. Dit kan veel aan coördinatie vragen, en kan ook belemmerend werken voor de toekomstige uitvoeringsorganisatie. De verordenende bevoegdheid op niveau van het samenwerkingsverband kan van

	belang zijn om de toegankelijkheid te waarborgen. Bij gelegenheid van de te houden evaluatie kan de mogelijkheid van een BVO opnieuw beoordeeld worden.
3.4	De voorgestelde samenwerkingsvorm geeft goede mogelijkheden om te sturen op het bevorderen van de biodiversiteit en het daarnaast mogelijk maken van evenementen.
	De beleving van natuur en biodiversiteit maakt voor de recreant deel uit van de beleving van de recreatievoorzieningen. Het bevorderen van biodiversiteit maakt deel uit van ons eigen beleid en veelal ook van het beleid van de andere deelnemers. Dit belang moet terugkomen in de kwalitatieve normering van het beheer van recreatievoorzieningen. Evenementen zijn voor bepaalde doelgroepen de reden om de recreatieterreinen te bezoeken, zij maken op deze wijze kennis met de recreatieterreinen. Door op terreinen evenementen te laten organiseren worden tevens inkomsten voor het beheer gegenereerd.
3.5	Met tijdige besluitvorming over het gewenste samenwerkingsconstruct wordt de transitie voor een deel daadwerkelijk ingevuld, en wordt er tevens houvast gegeven voor de verdere uitvoering daarvan.
	Om het traject ook richting de GR Recreatieschap Midden Nederland, het daaraan verbonden personeel, en ook richting toekomstige uitvoeringsorganisatie zorgvuldig te laten verlopen, moet duidelijk zijn waar we naar toe gaan. In het liquidatieplan zijn fatale termijnen opgenomen, welke in lijn zijn met wet en regelgeving waar het betreft de overgang van onderneming.
3.6	De nieuwe gemeenschappelijke regeling maakt het mogelijk om samen te werken op de manier zoals toekomstgericht wenselijk is.
	De nieuwe gemeenschappelijke regeling bewerkstelligt meer slagvaardigheid, snelheid en minder bestuurlijke drukte door een compacter algemeen bestuur (van 20 naar 10 leden) met kaderstellende (vierjaarlijkse kadernota), toezichthoudende en controlerende bevoegdheden. Daarnaast is er een dagelijks bestuur van veel beperkte omvang (van 10 naar 5 leden) met een volwaardig pakket bevoegdheden t.b.v. de dagelijkse besturing. Verder vervalt het voorschrift dat het recreatieschap tezamen met een of meer andere recreatieschappen een gemeenschappelijke regeling vormt, te weten de bedrijfsvoeringsorganisatie RMN, waarbij het personeel in dienst is dat voor de recreatieschappen werkzaam is. Hierdoor is het schapsbestuur niet langer mede-eigenaar en medeverantwoordelijkheid voor die organisatie. Hiermee wordt de aansturing vereenvoudigd. De focus komt te liggen op een zuivere opdrachtgever–opdrachtnemer relatie en op beheer in plaats van (mede) op beleid en ontwikkeling.
3.7	De zeggenschapsverhoudingen worden niet ten nadele van de gemeente Utrecht gewijzigd.
	De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht beschikken bij het stemmen over de vaststelling van de begroting elk over drie stemmen. Daarnaast is in de nieuwe GR vastgelegd dat de gemeente Utrecht, net als de provincie Utrecht, een vaste positie krijgt in het Dagelijks Bestuur.
3.8	De financiële verhoudingen worden niet ten nadele van de gemeente Utrecht gewijzigd.
	In de bijdrageregeling worden de in de toetredingsovereenkomst, gesloten tussen De Ronde Venen en het recreatieschap, vastgelegde afspraken gecodificeerd.

Kanttekeningen/ Risico's	
3.1	Biodiversiteit, evenementen en openbare toegankelijkheid zijn in beheer en exploitatie van recreatieterreinen belangrijke elementen, vragen gedifferentieerde uitvoering, bij samenwerking in GR-verband moet e.e.a. in onderlinge afstemming
	Biodiversiteit, evenementen en toegankelijkheid kunnen op locatie tegenstrijdige uitgangspunten voor beheer geven. In het totale beheer van een terrein dient rekening gehouden te worden met een zo optimaal mogelijke inzet voor alle drie de belangen. Het vernieuwde organisatiemodel verandert daar niets aan. Bij samenwerking in het verband van een gemeenschappelijke regeling moeten zaken in de gemeenschappelijke afstemming en besluitvorming gebracht worden, de gemeente kan het dan niet allemaal zelf bepalen. In goed overleg tussen de deelnemers en in het met Staatsbosbeheer te sluiten DVO moeten de betrokken partners hier wel uit kunnen komen. In de voorgesteld situatie kunnen we blijven sturen omdat we aan tafel zitten, door de GR kunnen we als Utrecht blijven sturen op zaken als biodiversiteit, toegankelijkheid, vaststellen van tarieven voor toegang en evenementen.
3.2	De personele en financiële gevolgen van opheffing van de GR RMN zijn met het voorliggend liquidatieplan nog niet helemaal in beeld.
	Een belangrijke potentiële kostenpost in de transformatie zijn de personeelslasten als gevolg van het opheffen van de uitvoeringsorganisatie. Afhankelijk van het aantal werknemers van Recreatie Midden Nederland dat meegaat met de overheveling van het werk, bij deelnemers geplaatst kan worden of zelf ander werkt vindt, variëren de kosten van de liquidatie van de personeelsorganisatie. Deze kosten waarvan de omvang in het liquidatieplan zijn ingeschat, maar pas gaandeweg goed vast komen te staan - komen voor rekening van Plassenschap Loosdrecht en Recreatieschap de Stichtse Groenlanden en de provincie Utrecht. Dit kan doorwerking hebben in de deelnemersbijdrage.
3.3	Extra kosten als gevolg van de transitie en het op orde brengen van de beheeruitgangspunten zijn niet uit te sluiten.
	Het is mogelijk dat niet alle beheerlasten voor exploitatie en groot onderhoud goed in beeld zijn. Er wordt gewerkt aan het aanvullen van deze informatie, zodat deze bij de definitieve keuzes ten aanzien van terreinen en gewenste beheerniveaus beschikbaar zijn. Nieuwe gegevens over meerjarig beheer en onderhoud en over dagelijks beheer kunnen extra kosten voor beheer en onderhoud zichtbaar maken.
3.4	Met een grotere inbreng van Utrecht in Recreatieschap de Stichtse Groenlanden neemt het risico van Utrecht in deze samenwerking toe.
	In Plassenschap Loosdrecht is de bijdrage van de gemeente Utrecht een vast bedrag, dat uitsluitend op basis van indexering, per jaar verhoogd kan worden. De bijdrage in Stichtse groenlanden is een percentage van de kosten, waardoor financiële tegenvallers invloed hebben op de jaarlijkse kosten voor de deelnemers. Door de verschuiving tussen Plassenschap Loosdrecht ten behoeve van recreatieschap de Stichtse groenlanden (programma A) neem het financiële risico van Utrecht toe. Daar staat tegenover dat de lasten voor Plassenschap Loosdrecht wegvallen, op basis van de uitruil met de provincie.
Beslispunt	
4	Aan de burgemeester en aan het college van burgemeester en wethouders toestemming te verlenen om in te stemmen met de wijziging van de Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden.

Argumenten	
4.1	Er is geen sprake van strijd met het recht of het algemeen belang.
	Door de toestemming te verlenen kunnen burgemeester en het college van burgemeester en wethouders ook instemmen met de wijzigingen. De toestemming kan op grond van artikel 1 lid 2 van de wet gemeenschappelijke regelingen slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang. Daarvan is geen sprake, zodat er geen reden is om de toestemming niet te verlenen.

Financiën

Liquidatiekosten RMN
Voor het opheffen van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN) per 1 januari 2022 is een liquidatieplan opgesteld. In dat plan is opgenomen dat de verwachte totale liquidatiekosten 1,250 miljoen euro bedragen, hiervan betreft het overgrote deel personele frictiekosten. Doordat deze kosten verband houden met de herplaatsbaarheid van het huidige personeel zal medio 2022, wanneer er concrete afspraken met de nieuwe uitvoeringsorganisatie zijn gemaakt, een beter beeld ontstaan over de daadwerkelijke kosten. Deze kosten zullen bij de feitelijke afwikkeling van de liquidatie in de loop van 2023 worden afgewend op de deelnemers van de uitvoeringsorganisatie; recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL) en Plassenschap Loosdrecht (LSD). Indien binnen de begroting van de schappen geen mogelijkheden zijn om deze kosten binnen de begroting op te vangen, dan zullen deze kosten afgewend worden op de deelnemers van de schappen. Uiteraard zal, voor zover mogelijk, worden gestuurd dat liquidatiekosten zo laag mogelijk worden, vervolgens de dekking worden gezocht binnen RMN. Mocht dat niet volstaan, zullen de schappen LSD en SGL de kosten voor liquidatie zo veel mogelijk dragen. In laatste instantie zal een beroep worden gedaan op de deelnemers voor een incidentele extra bijdrage.
Voor de Gemeente Utrecht zou dit (gebaseerd op het liquidatieplan van RMN) in geval geen dekking uit de schappen kan worden gevonden in totaal om een bedrag van 0,244 miljoen euro gaan (0,195 miljoen euro aandeel SGL en 0,048 miljoen euro aandeel LSD).
Ook worden er naast de liquidatiekosten nog kosten gemaakt die verband houden met de transitie van de schappen. Het afwentelen van de liquidatie en transitiekosten op de deelnemers is nu in de begroting 2022 als risico meegenomen in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Deelnemersbijdragen SGL en LSD
Deelname van de gemeente in de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht wordt per 1 januari 2023 beëindigd. De structurele gemeentelijke bijdrage van 0,196 miljoen, die hiermee vrij komt zal worden ingezet voor het verhogen van de bijdrage aan het recreatieschap Stichtse Groenlanden.
De totale gemeentelijke bijdrage aan de recreatieschappen, die wordt bekostigd vanuit het programma Openbare ruimte en Groen, wijzigt door de voorgestelde uitruil in deelname niet. Door afspraken met de provincie Utrecht, waarin een tegenovergestelde beweging wordt gemaakt, door hun bijdrage in SGL ter verlagen met 0,196 miljoen euro en hun bijdrage aan LSD te verhogen met ditzelfde bedrag, wordt tevens voorkomen dat er op basis van de uittrederegeling in artikel 29 uit de gemeenschappelijke regeling een financiële afwikkeling zou moeten plaatsvinden.
De afspraak is vastgelegd in het bestuursbesluit van het Algemeen Bestuur van de GR Plassenschap Loosdrecht e.o. van 1 november jl.

Deelnemersbijdrage*	**Gemeente Utrecht**		**Provincie Utrecht**	
	2022	*2023 e.v.*	*2022*	*2023.e.v.*
Plassenschap Loosdrecht	196.000	0	198.000	394.000
Recreatieschap Stichtse Groenlanden	1.100.000	1.296.000	1.696.000	1.500.000
Totale Deelnemersbijdrage	**1.296.000**	**1.296.000**	**1.894.000**	**1.894.000**

*Bedragen zullen nog onderhevig zijn aan indexatie per 2023

Het uittreden uit het Plassenschap en het vergroten van de deelname in het recreatieschap Stichtse Groenlanden betekent wel dat (financiële) risico's van deelname verschuiven. Met het Plassenschap Loosdrecht zijn in het verleden specifieke afspraken gemaakt met de Gemeente Utrecht dat de vaste deelnemersbijdrage alleen indexmatig wordt verhoogd. Bij deelname aan Stichtse Groenlanden zal het deelnemerschap regulier worden ingevuld, waarbij mogelijke financiële consequenties die niet binnen het recreatieschap op kunnen worden gevangen, naar rato van gemeentelijk bijdrage moeten worden opgevangen door de deelnemers.

Wijzigen Gemeenschappelijke Regeling SGL
Aan de wijzigingen van de GR SGL als zodanig zijn - afgezien van de hiervoor vermelde transitiekosten - geen directe financiële consequenties verbonden. Wel betekent de wijziging van de GR dat de uitvoerende taken, nu uitgevoerd door RMN, per 2023 worden belegd bij een andere partij. Uit de onderhandelingen met de beoogde uitvoerende partij Staatsbosbeheer (SBB), zal medio 2022 blijken tegen welke kosten de beheerstaken kunnen worden uitgevoerd. Op basis van de gevoerde gesprekken is nu de verwachting dat de uitvoering tegen gelijkblijvende kosten kan worden uitgevoerd.

De gemeente zal als deelnemer volgens de gemeenschappelijke regeling mede zorgdragen voor dat het recreatieschap zijn taken kan uitvoeren en over voldoende middelen beschikt om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

Vervolg
Als de gemeenteraad heeft ingestemd met de voorstellen, is daarmee ook het door burgmeester en wethouders en de burgemeester gemaakte voorbehoud ingevuld en is de besluitvorming voltooid. De wijzigingen gaan pas in nadat ook de andere deelnemers hun besluitvorming hebben afgerond, en de nieuw geldende regelingen openbaar bekend gemaakt zijn.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
De besturen van de gemeenschappelijke regelingen worden per brief geïnformeerd.

Niet-Referendabel
Raadsbesluiten over stukken van een gemeenschappelijke regeling zijn niet referendabel (artikel 3 lid 2 onder i Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
1. Voorstel Plassenschap Loosdrecht aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken
2. Voorstel Recreatieschap Stichtse Groenlanden aan deelnemers inzake toekomstige samenwerking recreatietaken
3. Definitieve eindconcept van de integrale versie Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden vastgesteld DB 18.11.21
4. Toelichting gekozen GR-vorm voor toekomstige samenwerking in SGL.vsdf
5. 'Omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht'

Bijlagen informatief
1. Beschrijvingsbrief bij voorstel Toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden
2. Aanbiedingsbrief Plassenschap Loosdrecht
3. Liquidatieplan RMN (reeds toegezonden 2-11-2021)
4. Intentie-overeenkomst SBB vs.1.07
5. Brieven aan de recreatieschappen

Voorstel

Onderwerp	Toekomstige samenwerking recreatietaken en opheffing RMN
Aan	Deelnemers in Plassenschap Loosdrecht e. o
Van	Algemeen bestuur
Datum	1 november 2021
Bijlagen	1. Intentieovereenkomst SBB, 2. Concept liquidatieplan RMN. A. Overzicht huidige situatie recreatieschappen en RMN, B. Onderzochte scenario's, C. Raming incidentele kosten omvorming en verdeling; bijlagen A, B en C zijn ingesloten.

Besluit

Gevraagde besluiten van colleges, raden en staten van de deelnemers, ieder voor zover bevoegd:

1. Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4 van onderhavig voorstel.

2. In dat kader:

   a. Een voorstel tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. in lijn met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm afwachten.

   b. Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt afwachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.

   c. Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB, opgenomen als bijlage 1, en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten.

   d. Het bestuur van het Plassenschap de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.

3. Het besluit van het bestuur van het Plassenschap inhoudende opheffing van RMN per 31 december 2022 onderschrijven.

4. In dat kader: kennisnemen van het liquidatieplan RMN, bijgevoegd als bijlage 2, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekeningen 2022/2023 van het schap en het voorstel over de dekking van het aandeel van het schap in deze kosten afwachten.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen bestuur, gehouden op 1 november 2021 in digitale vorm.

Voorzitter Secretaris

Inhoud

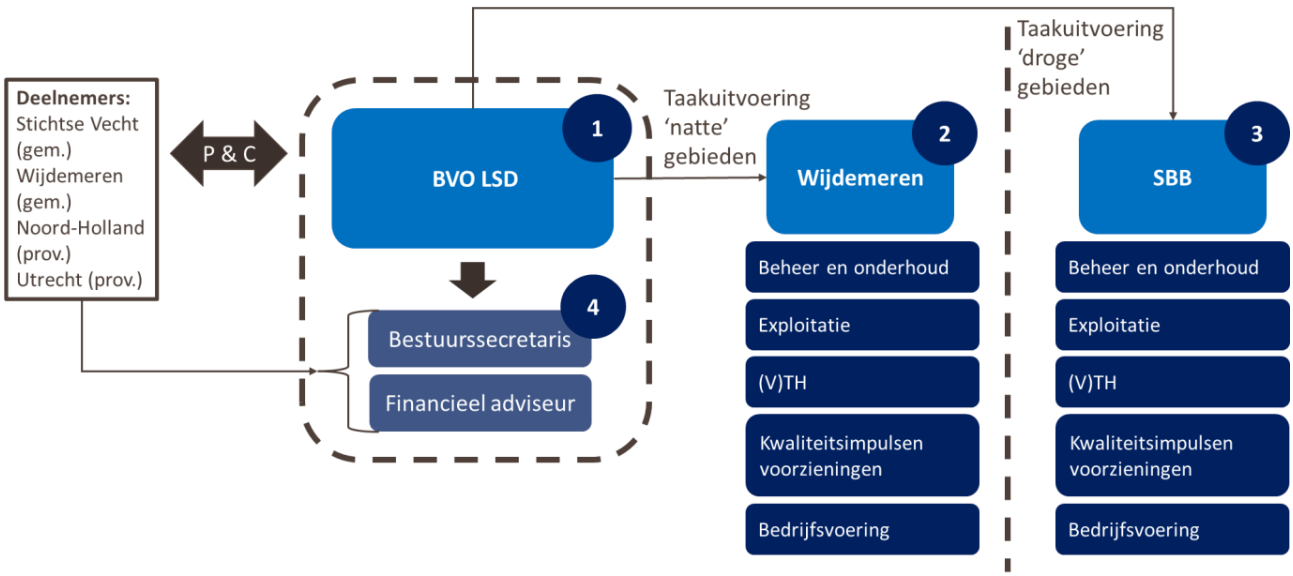
Voor u ligt het bestuursvoorstel voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking op de recreatie-en gebiedstaken van het huidige Plassenschap Loosdrecht e.o.. Dit voorstel is als volgt opgebouwd:

0. Samenvattende toelichting op de voorstellen
1. Aanleiding
2. Context
3. Scenario's en weging
4. Kernelementen van het voorstel
5. Consequenties
6. Risico's en onzekerheden
7. Planning van het vervolgproces

Samenvattende toelichting op de voorstellen

Onderstaand geven wij een korte samenvattende toelichting op de gevraagde besluiten. Meer informatie vindt u verderop in dit voorstel.

Toelichting bij besluit 1: ***Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4.***
De samenwerkingsvorm die wordt voorgesteld is schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding.



Deze samenwerkingsvorm heeft de volgende kernelementen:

1. De GR blijft in stand, maar wordt omgevormd naar een Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO). De BVO houdt de eigendommen die het nu op het grondgebied van beide gemeenten in het bezit heeft en houdt het eigendom over de materiële activa. Er worden dus geen gebieden aan de samenwerking onttrokken. De belangrijkste reden voor omvorming van de huidige GR naar een BVO is de op uitvoering gerichte aard van de schapstaken in de nabije toekomst. De op de uitvoering gerichte taken van het schap maakt het mogelijk te kiezen voor een 'beleidsarme' BVO met één bestuur. Hierdoor wordt de bestuurlijke drukte aanzienlijk verminderd. Het bestuur houdt zich bezig met het beheer van de eigendommen, het vaststellen van de kaders voor de taakuitvoering (beheer & onderhoud, (V)TH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering), het sluiten van DVO's met de uitvoerende partijen en het vaststellen van de begroting nadat hierover van de deelnemers een zienswijze is gevraagd. Het bestuur komt in beginsel 2x per jaar bij elkaar. Daarnaast geldt dat er ten aanzien van de VTH-taken geen reden is het schap verordenende bevoegdheden te laten behouden. De samenwerking kent immers maar twee grondgebiedgemeenten die onderling kunnen afstemmen over de APV's en mandaatverlening. Tegelijkertijd houden de raden en staten positie via de P&C-cyclus en kunnen zij betrokken blijven worden bij het werk van het schap, waarmee democratische legitimatie gediend is. Bij dit alles is van belang dat wij ons als bestuur LSD en als deelnemers realiseren dat deze nieuwe samenwerkingsvorm een trendbreuk is met hoe het nu gaat en dus ook om een cultuurverandering binnen de samenwerking vraagt, waar we samen aan moeten werken.

   De GR zal als gevolg van deze verandering uit (de stuurgroep van) het Gebiedsakkoord treden, omdat de deelnemers in de GR daarin ook al rechtstreeks participeren. De deelnemers aan de GR nemen de

contractueel vastgelegde financiële verplichtingen van de GR ten aanzien van het Gebiedsakkoord over, zodat deze stap voor het Gebiedsakkoord budgettair neutraal is.
De gemeente Utrecht is voornemens om per 1 januari 2023 uit de samenwerking te treden omdat zij daar geen belangen heeft en zal dus niet gaan deelnemen in de bedrijfsvoeringsorganisatie. In dat kader heeft de gemeente met de provincie afspraken gemaakt over de financiële uitruil in de bijdragen aan het Plassenschap en Stichtse Groenlanden, zodat dit budgettair uitwerkt voor de andere deelnemers. Het AB van het Plassenschap heeft hiermee recent ingestemd.

2. De GR draagt aan Wijdemeren de taakuitvoering op ten aanzien van het beheer & onderhoud, VTH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering voor wat betreft het 'natte deel' van het grondgebied. Het uitgangspunt hierbij is dat Wijdemeren het bestaande takenpakket van RMN op deze onderdelen en het bijbehorende personeel zo veel mogelijk over neemt.

3. De taakuitvoering van voor de 'droge' delen op het grondgebied van Stichtse Vecht zal op basis van de uitkomsten van het onderzoek worden opgedragen aan Staatsbosbeheer. Door het Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt een intentieovereenkomst aangegaan met Staatsbosbeheer waarmee een onderzoek wordt gestart naar uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Wij zullen hierop als bestuur LSD aanhaken en met Staatsbosbeheer hetzelfde onderzoek doen met betrekking tot de 'droge' gebieden van ons schap. We zullen de intentieovereenkomst – die geen van de partijen bindt aan daadwerkelijke opdrachtverlening – mee ondertekenen voor de 'droge' delen van LSD.

4. Het bestuur van de GR wordt ondersteund door een bestuurssecretaris en financieel adviseur. Deze functionarissen worden ingeleend bij de provincie Utrecht, zodat het schap niet hoeft op te treden als werkgever.

Toelichting bij besluit 2:

a. ***Een voorstel tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling in lijn met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm afwachten*.**
Op basis van een besluit over de toekomstige samenwerkingsvorm (besluit onder 1) is wijziging van de huidige tekst van de Gemeenschappelijke regeling nodig naar de BVO. In deze wijziging wordt de voorgenomen uittreding van de gemeente Utrecht uit het Plassenschap meegenomen. De deelnemers ontvangen in de eerste helft van 2022 een voorstel tot wijziging van de huidige tekst van de GR met het verzoek daarover voor het zomerreces een besluit te nemen. De gewijzigde GR in de vorm van de BVO kan dan per 1 januari 2023 in werking treden.

b. Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt af te wachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.
Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten. In de recent uitgevoerde evaluatie van het Routebureau wordt als alternatief genoemd dat het Routebureau wordt ondergebracht bij een aparte stichting. Deze evaluatie wordt eind november 2021 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle gemeenten die deelnemen in het schap ook participeren. Mocht er over een andere oplossing niet tijdig uitsluitsel zijn, dan wordt het Routebureau ondergebracht bij de provincie Utrecht. Zie verder paragraaf 2.4.

c. ***Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten. Zie bijlage 1.***
Wij zullen een intentieovereenkomst 'onderzoek' sluiten met Staatsbosbeheer voor de 'droge' gebieden van Stichtse Vecht. Op basis van deze intentieovereenkomst wordt samen met het recreatieschap Stichtse Groenlanden een onderzoek gestart naar de uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden voor deze 'droge' gebieden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Deze intentieovereenkomst schept geen verplichtingen van ons schap tegenover SBB, anders dan dat we ons gezamenlijk inspannen om binnen de afgesproken termijn een adequaat onderzoeksresultaat op te leveren als basis voor de besluitvorming die daarna volgt. Wij streven ernaar dit gezamenlijke onderzoek voor 1 juni 2022 af te ronden en op basis van de uitkomsten daarvan in ons bestuur voor 30 juni 2022 een besluit te nemen over het aangaan van de samenwerking met SBB.

d. ***Het bestuur van het Plassenschap de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.***
Indien u akkoord gaat met het voorstel voor de nieuwe samenwerking, pakken wij als bestuur van het Plassenschap de voorbereiding van de implementatie met voortvarendheid op, zodat de omvorming op 1 januari 2023 gereed is. Prioriteit heeft de uitwerking van de afspraken met de gemeente Wijdemeren over de taakuitvoering op de 'natte gebieden' en het onderzoek met Staatsbosbeheer voor de 'droge gebieden'.

Toelichting bij besluit 3: ***Onderschrijven van het besluit van het bestuur van het Plassenschap tot opheffing van RMN per 1 januari 2023, zoals opgenomen in paragraaf 2.3.***
Het Plassenschap is een van de drie deelnemers in de BVO RMN. Wij hebben als bestuur van het Plassenschap ingestemd met het voorstel van het bestuur van RMN om RMN per 31 december 2022 op te heffen. Dit is geheel in lijn met de richtinggevende besluiten die begin 2021 in het bestuur van het Plassenschap met steun van de deelnemers genomen zijn.

Toelichting bij besluit 4: ***In dat kader, kennisnemen van het concept liquidatieplan RMN en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekening 2022/2023 van het schap. Zie bijlage 2.***
Het concept liquidatieplan is aan ons bestuur voor een reactie toegestuurd door het bestuur van RMN. In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten, die mede volgen uit de wens de BVO slank en doelmatig in te richten. Daarvoor moet de overhead worden beperkt; dat verhoogt de incidentele liquidatiekosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,39 miljoen voor rekening van ons schap. Deze kosten worden verantwoord in de jaarrekening 2022 van ons schap en de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Aangezien RMN en het schap zelf niet over voldoende middelen beschikken om deze eenmalige kosten integraal te dragen zullen wij als bestuur LSD hiervoor volgend jaar en/of in 2023 een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt te zijner tijd een separaat voorstel in de vorm van een begrotingswijziging. Uit bijlage 4 van het liquidatieplan RMN blijkt wat dit betekent voor de individuele deelnemers in SGL en LSD. De liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Al onze inzet is daarop gericht, zowel uit sociale als uit financiële overwegingen. Wij streven er naar hiermee het aandeel in de liquidatiekosten voor ons schap en zijn deelnemers naar beneden te kunnen bijstellen.

1. Aanleiding: koers richting een nieuwe samenwerking

1.1 Functioneren RMN

In 2019 is door de besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden geconstateerd dat de situatie bij RMN hen zorgen baart. Eerder (2018) was door KokxDeVoogd een organisatiescan van RMN uitgevoerd met als belangrijke aanbevelingen de inrichting van de bedrijfsvoering grondig te herzien, het bestuur meer in de eigenarenrol te brengen en het ambtelijk opdrachtgevend systeem van de deelnemers te professionaliseren en uit de stuurlijn binnen RMN te halen. In de periode hierna is door RMN bij de deelnemers van beide schappen weinig vertrouwen gewekt dat de situatie zich zou verbeteren. De schapsbesturen, en daarmee hun deelnemers, zagen hun lasten voor RMN stijgen door kostenoverschrijdingen in de bedrijfsvoering van RMN maar kregen geen grip op de precieze oorzaken en waren bezorgd dat de lasten structureel zouden stijgen. Adequate maatregelen bleven naar hun gevoel binnen RMN uit.

Vanwege de toenemende onvrede over deze situatie heeft het RMN-bestuur de directeur verzocht om haar deelnemers (Provincie Utrecht, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o.) mee te nemen in de problematiek en dit uit te werken in een plan van aanpak voor verbetering. Het rapport 'RMN in transitie' (2020) van RMN voorzag niet in werkbare oplossingen. In het rapport 'Organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland' (2020) van Bureau Berenschot werd de conclusie getrokken dat er meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking onder de deelnemers van RMN, de twee schappen en de provincie. En dat er duidelijkheid nodig is van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking, omdat daarover geen eenduidig beeld bestond.

1.2 Richtinggevende uitspraken over andere samenwerkingsvorm

In het najaar van 2020 spraken de Dagelijks Besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden elkaar over de toekomst van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). Door beide schappen werd een Bestuurlijke Begeleidingsgroep opgericht die uit de gesprekken richtinggevende uitspraken destilleerde, zoals opgenomen in de memo *'Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappen nieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland'* van 7 december 2020. Deze uitspraken zijn onderschreven door de besturen van SGL en LSD.

Voor RMN:

- Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. (…) Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

Voor Plassenschap Loosdrecht e.o.:

- Het uitwerken van een samenwerking binnen het schap op basis van centrumconstructie waarbij de gemeente Wijdemeren als opdrachtnemer kan optreden voor beheer en onderhoud en toezicht en handhaving van de gebieden.
- Het laten vervallen van de verordende bevoegdheid en de nautische bevoegdheid voor de plassengebieden om deze toe te wijzen aan de gemeente Wijdemeren (als opdrachtnemer van de samenwerking) en hierover advies in te winnen.
- Een verkenning uitvoeren naar scheiding van de zogenaamde 'natte' en 'droge' taken van het Plassenschap.
- Nader verkennen of samenwerking met de Vinkeveense plassen mogelijk is en op welke termijn.

1.3 Reacties van deelnemers op richtinggevende uitspraken

Aan de deelnemers van LSD (de 3 gemeenten en twee provincies) is gevraagd in te stemmen met de richtinggevende uitspraken en hier zo nodig inhoudelijk op te reageren. Op basis van deze reacties werd door ons bestuur geconstateerd dat de richtinggevende uitspraken door de deelnemers in essentie werden onderschreven. Daarnaast werd duidelijkheid gewenst over de financiële meerwaarde van de nieuwe vormgeving van de samenwerking, over de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor de uitvoering, over gemeenschappelijk eigendom en over de inspraak van raden en staten.

1.4 Doorlopen proces vanaf 15 februari 2021

Op basis van de reacties van de deelnemers heeft de Bestuurlijke Begeleidingsgroep, die zoals gezegd mede door ons is ingesteld voor de begeleiding van de transitie, de volgende opdracht geformuleerd:

> *'Ontwerp het bestuurlijke en ambtelijke proces voor het tot stand brengen van een nieuwe organisatie voor de recreatietaken in het gebied van de huidige recreatieschappen, bereid de noodzakelijke besluitvorming voor en geef indien gewenst leiding aan de uitvoering van de besluiten (implementatie).'*

Voor het uitvoeren van deze opdracht is een extern bureau aangezocht.

Sinds 15 februari 2021 zijn wij als bestuur intensief bezig geweest met de zoektocht naar een goede samenwerkingsvorm. Op basis van een inventarisatie van de taken die RMN nu uitvoert zijn gesprekken gevoerd met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep om te komen tot scenario's voor de toekomstige samenwerking.

De scenario's die voor de toekomstige samenwerking in LSD zijn opgesteld – deze worden toegelicht in paragraaf 3 – hadden allemaal het doel een alternatief te bieden voor de complexe governance-structuur van de huidige samenwerking. Onder het motto: eenvoudiger, eenduidiger, efficiënter en met minder bestuurlijke drukte. De huidige samenwerking kent immers een 'dubbele GR' – te weten: de GR LSD als één van de drie eigenaren van RMN en de GR RMN zelf. Door het opheffen van de constructie met een dubbele GR ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de organisatie die de recreatietaken uitvoert en krijgen de deelnemers van het Plassenschap bestuurlijke grip op deze taakuitvoering.

Een van de richtinggevende uitspraken was te opteren voor de opheffing van RMN per 1 januari 2022. Dit is het uitgangspunt geweest, maar onder meer door de tijd die het inzichtelijk krijgen van financiën en taakomvang van RMN ten behoeve van de schappen vergde en de tijd die de schappen nodig bleken te hebben voor de heroverweging van hun samenwerkingsvorm is deze datum niet haalbaar gebleken. Op dit moment wordt daarom uitgegaan van liquidatie van RMN per 31 december 2022. Dat vereist nog wel een forse inspanning.

Bij het uitwerken van de scenario's ontstond gaandeweg ook het inzicht dat ook niet alle andere richtinggevende uitspraken even goed gevolgd konden worden. Wij lichten dat in paragraaf 3 van dit voorstel toe. Wij hebben gezocht naar de best passende alternatieve samenwerkingsvorm die aan bovenstaand doel beantwoordt. Zoals in paragraaf 3 nader wordt toegelicht zijn wij uitgekomen op een samenwerkingsvorm waarbij GR LSD wordt omgevormd naar een BVO, de taakuitvoering voor de 'natte gronden' wordt belegd bij Wijdemeren en voor de 'droge gronden' bij Staatsbosbeheer – waarbij met beide partijen een DVO wordt gesloten.

Wij zijn nu zo ver met het uitwerken van het nieuwe samenwerkingsmodel dat wij u onderhavig voorstel voor een besluit aan u als deelnemers kunnen voorleggen. Daarbij streven wij ernaar, conform de wens van veel deelnemers, over de nieuwe samenwerkingsvorm voor LSD vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022 gezamenlijk een onomkeerbaar besluit te nemen.

2. Context: Samenhang met traject LSD en opheffing RMN

2.1 Duiding van de samenhang

Het proces om te komen tot een toekomstbestendige samenwerkingsvorm op de recreatietaken kent vier belangrijk onderdelen. Dat zijn naast het traject Plassenschap Loosdrecht e.o., het traject Recreatieschap Stichtse Groenlanden, het traject RMN en het traject Routebureau. In bijlage A wordt de huidige constructie en de relatie tussen deze vier onderdelen nader toegelicht.

Deze onderdelen hebben allemaal een eigen dynamiek en er zijn voor een belangrijk deel ook andere deelnemers bij betrokken. De verbindende schakel is het onderdeel opheffing van RMN. Dat kan pas geëffectueerd worden als over de drie andere onderdelen besluitvorming heeft plaatsgevonden en duidelijk is waar taken en medewerkers van RMN in de toekomst ondergebracht worden. Deze afhankelijkheid maakt ons eigen proces complex. We lichten in deze paragraaf de samenloop en stand van zaken op deze drie andere onderdelen toe.

2.2 Relatie met traject Recreatieschap Stichtse Groenlanden

Ook voor het huidige schap SGL wordt gezocht naar een nieuwe samenwerkingsvorm. Dit is inhoudelijk een autonoom proces. De financiële uitruil tussen de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht komt hierin ook aan de orde. Naar het zich laat aanzien wordt er door de deelnemers in SGL voor een andere samenwerkingsvorm gekozen dan wij voorstellen voor ons schap. Niettemin verdient het sterk de voorkeur dat de besluitvorming binnen SGL op een parallel spoor verloopt aan ons proces. Ten eerste omdat drie deelnemers in LSD ook deelnemer zijn in SGL en met één voorstel naar hun staten en raden willen. Ten tweede omdat de liquidatie van RMN pas geëffectueerd kan worden als beide schappen samen met de provincie Utrecht een besluit genomen hebben over opheffing van RMN en er een oplossing is voor de taken en het personeel. In deze oplossing moeten primair LSD, SGL en de provincie Utrecht voorzien. De twee trajecten zijn dus niet van elkaar afhankelijk qua vormgeving van de nieuwe samenwerking, maar wel als het gaat om het opheffen van RMN en daarmee qua doorlooptijd.

2.3 Relatie met traject RMN

Met het traject RMN[1] wordt bedoeld: het traject tot opheffing van RMN per 31 december 2022. Het bestuur van RMN heeft ons bestuur als deelnemer in RMN onlangs het voorstel tot opheffing van RMN per 31 december 2022 voorgelegd. Wij hebben, geheel in lijn met uw richtinggevende uitspraak op dit punt, besloten in te stemmen met dit voorstel en RMN op te heffen. Het bestuur van RMN zond ons ook het concept liquidatieplan (ter informatie bijgevoegd als bijlage 2). In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten, die mede volgen uit de wens de BVO slank en doelmatig in te richten. Daarvoor moet de overhead worden beperkt; dat verhoogt de liquidatiekosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,39 miljoen voor rekening van ons schap. Aangezien RMN en ons schap niet over voldoende middelen beschikken om deze kosten integraal te dragen zullen wij hiervoor volgend jaar een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt dan een separaat voorstel. Een overzicht hiervan is opgenomen als bijlage 4 in het liquidatieplan. Deze incidentele kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in de begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

[1] In het liquidatieplan wordt ook ingegaan op de afspraken die gemaakt worden met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug in het kader van het aflopende contract met RMN.

De incidentele kosten zullen daarnaast uiteraard worden verantwoord in de jaarrekening 2022 van ons schap en in de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Deze liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Dat is overigens geen vrijblijvende aangelegenheid, maar gebaseerd op het in overheidsland algemeen aanvaarde principe 'mens volgt werk' en mogelijk ook juridisch afdwingbaar op grond van de wettelijke bepalingen omtrent 'overgang van onderneming'.

Opheffing van RMN is weliswaar een gescheiden traject, maar de nauwe verbondenheid met het omvormingstraject van het schap LSD is evident. Het is in dit kader goed te weten dat het bestuur van RMN pas over gaat tot effectuering van het opheffingsbesluit als duidelijk is wat de gevolgen voor de taken en het personeel van RMN zijn van de nieuwe samenwerkingsvorm die ons schap en SGL kiest. Indien er niet tijdig is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm voor ons schap, en de implementatie ervan organisatorisch niet is afgerond vóór 1 januari 2023, dan kan RMN per 31 december 2022 niet worden opgeheven.

Het bestuur van RMN heeft vanuit haar werkgeversverantwoordelijkheid laten weten een besluit van de deelnemers over opheffing uiterlijk op 15 februari 2022 nodig te hebben om het personele traject dat daarna volgt zorgvuldig en tijdig voor 31 december 2022 te kunnen afronden. Dat betekent dus dat het besluit binnen ons schap over de toekomstige samenwerking voor 15 februari 2022 genomen moet zijn.

2.4 Relatie met traject Routebureau

In het Routebureau Utrecht werken alle Utrechtse gemeenten en de provincie samen op het terrein van routes en routenetwerken. De gemeente Wijdemeren neemt deel niet rechtstreeks deel maar via het Plassenschap. Gezamenlijk brengen zij ook de kosten voor instandhouding van het Routebureau op. Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten.

Er speelt in dit kader ook een andere relevante ontwikkeling. Recent is een evaluatie uitgevoerd over het Routebureau; daarin wordt (onder andere) de optie opgenomen is om het Routebureau onder te brengen in een aparte stichting. Dit evaluatierapport wordt op 26 november 2021 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle Utrechtse gemeenten deelnemen. Op deze uitkomst kan nu niet vooruitgelopen worden. Vandaar dat met de provincie het overleg plaatsvindt dat zij het Routebureau uiterlijk per 1 januari 2023, en zoveel eerder als mogelijk, opneemt in de provinciale organisatie. Dit tenzij er tijdig eerder in het Bestuurlijk Overleg Routebureau overeenstemming wordt bereikt over het onderbrengen van het Routebureau in een aparte stichting of er een andere oplossing komt, die voor 1 januari 2023 te realiseren is. Met deze 'vangnet-afspraak' blijft enerzijds de ruimte bestaan om eventueel tot een andere door de deelnemers gewenste oplossing voor de organisatorische inbedding van het Routebureau te komen en wordt anderzijds bereikt dat het Routebureau en de medewerkers die daar werken op 1 januari 2023 in ieder geval een organisatorische thuisbasis hebben.

3. Onderzochte scenario's en weging

3.1 Proces van verkenning

Met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep zijn gesprekken gevoerd over de hoofdlijnen van mogelijke scenario's voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking in ons schap. Op basis van deze gesprekken zijn uit een veelheid van scenario's vier scenario's geselecteerd die de basis vormden voor verdere verkenning. In de periode van uitwerken van de toekomstscenario's zijn ook gesprekken gevoerd met verschillende TBO's en andere organisaties die potentieel de rol van uitvoerder kunnen vervullen in de toekomstige samenwerking. Er is oriënterend gesproken met Recreatie Noord-Holland, Leisurelands, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschap Erfgoed Utrecht, Utrechts Landschap, RUD, ODRU, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Deze verdere verkenning heeft geresulteerd in vier hoofdscenario's.

3.2 De vier hoofdscenario's

Er zijn in dit traject vier scenario's uitgewerkt en bestuurlijk besproken en gewogen waarvan de essentie als volgt is:

1. **Scenario 'Basis'**: De GR LSD wordt opgeheven. De gronden, in eigendom van LSD, worden overgedragen naar de grondgebiedgemeenten. De gezamenlijkheid sluit een convenant met een uitvoerende partij voor het uitvoeren van de taken. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoering door de uitvoerende partij te monitoren.

2. **Scenario 'Basis+'**: De GR LSD blijft bestaan – zij het mogelijk anders vormgegeven. De gronden, nu in eigendom van LSD, blijven in eigendom van het schap. De gezamenlijkheid sluit een DVO met de uitvoerende partijen voor het uitvoeren van de taken die RMN nu uitvoert. Anders dan in het oorspronkelijke uitgangspunt, zal er bij het onderbrengen van alle taken bij een uitvoerende partij geen noodzaak bestaan om naast de GR nog een stuurgroep op te richten. De GR gaat het opdrachtgeverschap zelf invullen.

3. **Scenario 'TBO'**: De GR LSD wordt opgeheven. Een TBO neemt grondeigendom over, en daarmee de gehele taakuitvoer. Bij volledige overdracht van gronden wordt ook zeggenschap over de gebieden overgedragen. Er is hier in principe geen sprake meer van samenwerking tussen deelnemers, maar van overdracht van gebieden aan een nieuwe eigenaar. Deelnemers hebben slechts door bestemmingsplannen, en wellicht een bestuursovereenkomst, invloed op de ontwikkeling van de overgedragen gebieden.

4. **Scenario 'nul'**: De GR LSD wordt opgeheven en alle gronden worden overgedragen aan de grondgebiedsgemeenten. De aan deze gronden verbonden taken worden door de betreffende gemeente zelf uitgevoerd. De samenwerking richt zich op het in stand houden van de recreatieve functies, de samenhang tussen de gebieden en de inbreng van de benodigde middelen. Hiertoe wordt een stuurgroep tussen alle betrokken samenwerkingspartners opgericht.

De uitwerking van de scenario's en de weging per scenario is opgenomen in bijlage B.

3.3 De keuze voor scenario Basis+

De bovengenoemde scenario's zijn door ons bestuur besproken en beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid.

We hebben unaniem geconstateerd dat scenario 'nul' niet wenselijk is. Dit zou immers betekenen dat de bestuurlijke samenwerking zou verdwijnen, waarmee ook de basis voor de provinciale bijdrage vervalt. Bovendien zouden eigendommen moeten worden verdeeld en zou elke gemeente en provincie zelf verantwoordelijk worden voor de taakuitvoering, wat tot kwetsbaarheid en inefficiency leidt en gemeentegrens-overschrijdende samenwerking bemoeilijkt.

Van meet af aan was het, zoals bevestigd door de richtinggevende uitspraken, de bedoeling om de gemeente Wijdemeren als opdrachtnemer van de samenwerking aan te wijzen voor de taken beheer en onderhoud en toezicht en handhaving. Het scenario 'TBO', dat meer voor de hand lag voor de samenwerking binnen SGL, werd hiermee als niet wenselijk beoordeeld.

We oordeelden voorts dat de scenario's 'Basis' en 'Basis+' het meest wenselijk zijn vanuit het oogpunt van continuering van de samenwerking en gedeeld opdrachtgeverschap. Het scenario 'Basis+', waarin eigendom in een GR/BVO blijft, heeft daarbij duidelijk voordelen ten opzichte van scenario 'Basis'. De samenwerking op de gemeente-grensoverschrijdende recreatietaken blijft robuust, de gronden blijven in gezamenlijk eigendom en de financiële stromen, ook van de provincies, en de solidariteit blijven behouden.

Een van de door ons bevestigde richtinggevende uitspraken was het terug laten vallen van de verordende bevoegdheid en de nautische bevoegdheid voor de plassengebieden aan de beide respectievelijke grondgebiedgemeenten Wijdemeren en Stichtse Vecht. Hierover oordeelden we dat dit een logische manier zou zijn om de samenwerking een beleidsarm karakter te geven. Wel is het zo dat ook Stichtse Vecht over natte gebieden beschikt te aanzien waarvan afstemming nodig is.

Een andere door ons bevestigde richtinggevende uitspraak was het uitvoeren van een verkenning naar scheiding van de zogenaamde 'natte' en 'droge' taken van het Plassenschap. We constateerden dat Wijdemeren een logische partij zou zijn voor de taakuitvoering voor de 'natte' gebieden, maar dat ze – gezien de aard en omvang van de algehele taak – voor de taakuitvoering van de 'droge' gebieden niet de meest gerede partij zou zijn.

Gezien de ontwikkelingen in SGL en de voortgang van de gesprekken met Staatsbosbeheer is deze laatste partij bij ons in beeld gekomen als uitvoerder van de taken voor de 'droge' gebieden. Staatsbosbeheer voert binnen de Provincie Utrecht al vergelijkbare werkzaamheden uit als RMN (hoewel Staatsbosbeheer beheer en onderhoud van 'natte' terreinen tot op heden alleen uitvoert in andere provincies). Staatsbosbeheer is bovendien in staat om niet alleen werk maar ook medewerkers over te nemen tegen arbeidsvoorwaarden die vergelijkbaar zijn met de huidige bij RMN.

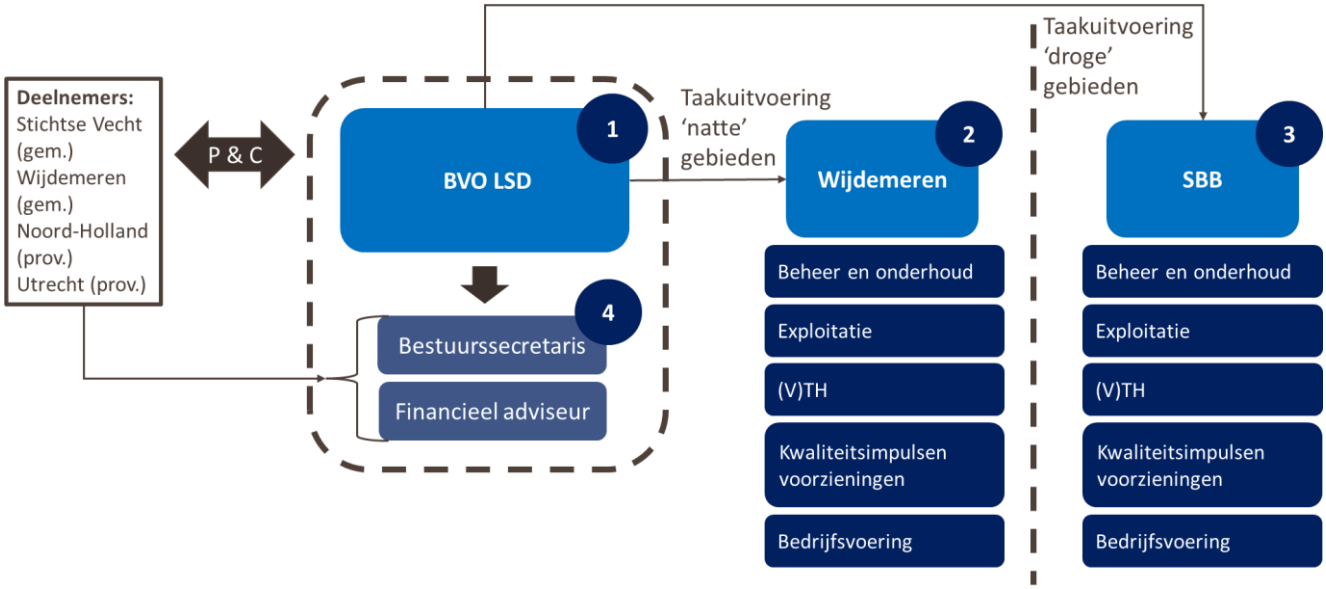
In de richtinggevende uitspraken werd tevens gevraagd te verkennen of een samenwerking met de Vinkeveense plassen mogelijk is. Ten aanzien hiervan is geconcludeerd dat dit veel onderzoek en overleg vergt en dat het niet haalbaar is dat af te ronden binnen de tijdsspanne die tot de gemeenteraadsverkiezingen resteert voor de besluitvorming over de toekomstige samenwerking. Tegelijkertijd is geconcludeerd, dat een overhaaste afsplitsing van de 'droge' gronden complex is en met veel risico's omgeven. De 'droge' gronden en het bijbehorende takenpakket blijven daarom integraal onderdeel van het Plassenschap. Niettemin blijft het onderwerp op de bestuurlijke agenda staan met de bedoeling het gesprek hierover komend jaar voort te zetten. Dat hebben wij zo ook afgesproken met het bestuur van SGL.

Alles afwegende hebben wij besloten een toekomstige samenwerkingsvorm aan u voor te leggen die in de kern gebaseerd is op scenario Basis+. Deze samenwerkingsvorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

4. Kernelementen van het voorstel

4.1 Kernelementen

De elementen van de voorgestelde nieuwe samenwerkingsvorm, zoals schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding, worden hierna per onderdeel toegelicht.



De GR LSD blijft weliswaar bestaan, maar wordt omgevormd tot een bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) als bedoeld in de Wgr (**element 1**). Zij heeft uit dien hoofde geen verordenende bevoegdheden en geen beleidstaken. Die zijn in de nieuwe samenwerkingsvorm ook niet meer nodig. De GR houdt de eigendommen die het nu op het grondgebied van beide gemeenten in het bezit heeft en houdt het eigendom van de materiële activa. De GR blijft, om deze licht en eenvoudig te houden, een regeling zonder personeel en krijgt uit dien hoofde ook geen werkgeversverantwoordelijkheid.

De belangrijkste reden voor instandhouding van de GR LSD, in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie, is het behoud van gemeenschappelijk eigendom, hetgeen bijdraagt aan de stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking. Er worden dus geen gebieden aan de samenwerking onttrokken. Ingewikkelde ontvlechting van eigendommen en activa wordt zo voorkomen. De provinciale en gemeentelijke bijdragen blijven beschikbaar omdat de samenwerking in een juridische entiteit wordt gecontinueerd.

De belangrijkste reden voor omvorming van de GR naar een Bedrijfsvoeringsorganisatie is de op uitvoering gerichte aard van de schapstaken in de nabije toekomst. Dit maakt het mogelijk te kiezen voor een 'beleidsarme' GR met één bestuur in plaats van een DB en AB. In het bestuur hebben alle vier de deelnemers 1 lid, door en uit de colleges van B&W en GS aan te wijzen. Om de huidige stemverhouding in de Plassenraad in stand te laten krijgen de bestuursleden van beide gemeenten elk 2 stemmen en de bestuursleden van beide provincies elk 1 stem. Besluitvorming vindt plaats - gelijk nu - bij gewone meerderheid van stemmen. Het bestuur houdt zich bezig met het beheer van de eigendommen, het vaststellen van de kaders voor de uitvoering (beheer & onderhoud, (V)TH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering), het sluiten van DVO's met de uitvoerende partijen en het vaststellen van de begroting nadat hierover van de 4 deelnemers een zienswijze is gevraagd. Het bestuur komt in beginsel 2x per jaar bij elkaar.

De gemeente Utrecht is voornemens om per 1 januari 2023 uit de samenwerking te treden omdat zij geen belangen te behartigen heeft in dit gebied en zal dus niet gaan deelnemen in de bedrijfsvoeringsorganisatie. Daarover en over de financiële uitruil met de provincie Utrecht is bestuurlijk overeenstemming bereikt.

Om als Bedrijfsvoeringsorganisatie te kunnen gaan werken is wijziging van de huidige tekst van de GR nodig. Het voorstel hiervoor ontvangt u in het voorjaar van 2022 met het verzoek daarover voor het zomerreces van 2022 een besluit te nemen, zodat we vanaf 1 januari 2023 kunnen functioneren als bedrijfsvoeringsorganisatie. Onderdeel van dit voorstel is ook de voorgenomen uittreding van de gemeente Utrecht.

Als gevolg van omvorming naar een bedrijfsvoeringsorganisatie treedt de GR als zodanig uit (de stuurgroep van) het Gebiedsakkoord, omdat de deelnemers in de GR daarin ook al rechtstreeks participeren. De deelnemers aan de GR nemen de contractueel vastgelegde financiële verplichtingen van de GR ten aanzien van het Gebiedsakkoord over, zodat deze stap voor het Gebiedsakkoord budgettair neutraal is. De totale verplichting van het Plassenschap aan het Gebiedsakkoord is € 906.000. Dit bedrag is met de storting die opgenomen is in de begroting 2022 van de GR LSD per ultimo 2022 beschikbaar in de bestemmingsreserve die van de bedrijfsvoeringsorganisatie blijft. Daarnaast geldt dat er ten aanzien van de VTH-taken geen alleenrecht hoeft te worden gevestigd om de verordenende bevoegdheid te behouden. Tussen de twee grondgebiedgemeenten, Stichtse Vecht en Wijdemeren, kan relatief eenvoudig worden afgestemd over de APV. Verder kan Stichtse Vecht Wijdemeren 1 op 1 mandaat verlenen voor het uitvoeren van VTH-taken.

De GR draagt aan Wijdemeren de taakuitvoering op ten aanzien van het beheer & onderhoud, VTH, exploitatie, communicatie en bedrijfsvoering voor wat betreft het ‘natte deel’ van het grondgebied (**element 2**). Hierbij wordt een beroep gedaan op de uitzonderingsgrond in de aanbestedingsregels van inbesteding. Deze ‘natte gronden’ worden vastgelegd in een overzichtskaart.

a) Het uitgangspunt hierbij is dat Wijdemeren het bestaande takenpakket van RMN op deze onderdelen en het bijbehorende personeel over neemt. Wijdemeren doet een boekenonderzoek naar de stand van de taakuitvoering om daarvan een duidelijk beeld te hebben. Voor wat betreft het overnemen van medewerkers op basis van het principe ‘mens volgt werk’ m.i.v. het gebruikelijke criterium 70% of meer, wordt nader bezien wat met name ten aanzien van de onderdelen communicatie en bedrijfsvoering verstandig is om te besluiten, ook voor de betrokken personeelsleden zelf, wanneer zou blijken dat zij slechts een zeer gering aantal uren voor LSD werkzaam zijn.
b) Door het bestuur van de GR worden de kaders, incl. het kostenniveau en de minimale standaarden vastgesteld voor de taakuitvoering voor de ‘natte delen’ en de ‘droge delen’. Eventuele door een gebiedsgemeente gewenste hogere standaarden voor de taakuitvoering die niet geaccordeerd zijn door het bestuur van de GR komen voor rekening van de betreffende gebiedsgemeente.
c) Doordat de verordening van LSD vervalt, herleven voor wat betreft de daarin genoemde regels de APV- bepalingen van respectievelijk Stichtse Vecht en Wijdemeren. Beide gemeenten harmoniseren tijdig hun APV’s om tot een efficiënte uitvoering van het bestaande pakket aan VTH-taken te komen.
d) Geregeld moet worden door de beide provincies dat de respectievelijke colleges van Stichtse Vecht en Wijdemeren (weer) bevoegd gezag worden op grond van de Scheepvaartverkeerswet.
e) De bevoegde gezagen van de gemeente Stichtse Vecht voorziet de gemeente Wijdemeren van de mandaten die nodig zijn om het bestaande pakket aan VTH-taken op het grondgebied van Stichtse Vecht op een adequate manier uit te voeren, tenzij er onvoorziene omstandigheden blijken te zijn die het verlenen van deze mandaten bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken.

Om er zeker van te zijn dat er geen activiteiten tussen wal en schip vallen wordt door beide gemeenten aan de hand van de huidige verordening van de GR LSD een ‘was-wordt’ overzicht gemaakt. Wanneer daaruit blijkt dat er bij het volgen van onderhavig voorstel activiteiten over blijven die nog belegd moeten worden, worden daarover tussen beide gemeenten aanvullende afspraken gemaakt.

De GR is voornemens de taakuitvoering voor de ‘droge’ delen op het grondgebied van Stichtse Vecht (Aa, Bosdijk, Boterwal, De Geer, De Uitweg van Portengen, Oukoperdijk, Veenkade en Zwaan) op te dragen aan SBB (**element 3**). Deze ‘droge gronden’ worden vastgelegd in een overzichtskaart.

Deze opdracht aan Staatsbosbeheer krijgt bij voorkeur vorm via ‘meeliften’ met de constructie van het alleenrecht die voor SGL in het kader van de opdrachtverlening aan Staatsbosbeheer in beeld is; dit omdat Stichtse Vecht als deelnemer in SGL al participeert in deze constructie. Door SGL wordt een intentieovereenkomst aangegaan met Staatsbosbeheer waarmee een onderzoek wordt gestart naar uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Wij zullen hier als bestuur LSD op aanhaken en met het oog daarop deze intentieovereenkomst mee aangaan. Deze intentieovereenkomst bindt geen van de partijen aan daadwerkelijke opdrachtverlening. Dit onderzoek start 1 november en moet de benodigde informatie verschaffen voor het opstellen van een concept-DVO. Beoogd wordt dat dit onderzoek uiterlijk op 1 juni 2022 afgerond en besluitvorming over de uitkomst voor 30 juni 2022 in de besturen van SGL en LSD plaats vindt. Zodat de resterende tijd tot 1 januari 2023 kan worden gefocust op het voorbereiden van de organisatie op de implementatie van de taken.

Het bestuur van de GR wordt ondersteund door een bestuurssecretaris en financieel adviseur. De provincie Utrecht heeft zich bereid verklaard deze twee functies in te vullen. Wij voeren hierover inmiddels overleg met de provincie en hebben vertrouwen in een goede afloop. De kosten komen voor rekening van de GR (**element 4**). Een van beide functionarissen kan de rol van materieel opdrachtgever tegenover Staatsbosbeheer vervullen, in mandaat van het schap als formeel opdrachtgever. De financieel adviseur stelt de P&C-documenten voor het schap op; dat zijn de jaarrekening en de begroting.

4.2 Evaluatie

De deelnemers aan de nieuwe samenwerking nemen zich voor om twee 2 jaar na de start met de bedrijfsvoeringsorganisatie, maar uiterlijk ultimo 2025, een evaluatie uit te voeren naar het functioneren van de aan SBB en Wijdemeren op te dragen taakuitvoering en van de werkbaarheid van de nu gekozen invulling van de functies van bestuurssecretaris en financieel adviseur.

5. Consequenties

5.1 Wat lossen we met dit voorstel op en wat wordt er anders t.o.v. de huidige situatie?

De voorgestelde samenwerkingsvorm, zoals in paragraaf 4 uitgewerkt, biedt oplossingen voor de problemen die door de deelnemers van LSD worden ervaren in het huidige construct. We lichten deze toe.

Een eerste probleem in de huidige samenwerking is het gebrek aan **bestuurlijke grip** op de taakuitvoering. De huidige samenwerkingsvorm kent een dubbele GR – te weten: LSD en de GR bedrijfsvoeringsorganisatie RMN. Deze GR BVO RMN brengt een extra bestuurslaag met zich mee die resulteert in verminderde bestuurlijke grip vanuit u als deelnemers in LSD op de taakuitvoering. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door de GR RMN te laten verdwijnen en het bestuur van LSD nu directe verantwoordelijkheid te geven voor de taakuitvoering en de opdrachtverlening aan de uitvoerende partijen. U bent daar via uw vertegenwoordiger in het bestuur direct bij betrokken.

Een tweede als belangrijk ervaren probleem in de huidige samenwerking is de **bestuurlijke drukte**: teveel bestuursvergaderingen en te lange agenda's. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt deze bestuurlijke drukte aanzienlijk verminderd. De bestuurlijke gemeenschappelijkheid blijft in sterk afgeslankte vorm bestaan. Er komt één bestuur met 4 leden, door en uit de colleges van B&W en GS aan te wijzen. Deze vereenvoudiging leidt tot aanzienlijk minder bestuurlijke drukte..

De invloed en betrokkenheid van de raden en staten wordt geborgd via de P&C-cyclus rondom de begroting en jaarrekening van de GR. De deelnemers maken zelf aanvullende afspraken met hun eigen politieke organen over de vormgeving van de betrokkenheid van deze organen bij het werk van de GR.

Naast de bestuurlijke grip op de taakuitvoering ontbreekt het nu ook aan grip op de **financiën**. Er zijn in de huidige samenwerking geen heldere afspraken omtrent de taakuitvoering door RMN en het kwaliteitsniveau ervan vastgesteld. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door het vooraf maken van heldere dienstverleningsafspraken met Wijdemeren en SBB. Hierdoor ontstaat meer grip op de prijs-kwaliteitverhouding en de efficiency.

Wijdemeren geeft aan de taakuitvoering voor de gebieden op eigen grondgebied graag zelf uit te willen voeren. In de nieuwe samenwerkingsvorm krijgt Wijdemeren via een DVO de gewenste uitvoering in eigen beheer, zonder direct verantwoordelijk te zijn voor de taakuitvoering in de droge delen. Stichtse Vecht krijgt voor de taakuitvoering in de 'droge' delen een robuuste oplossing via SBB.

De kosten van de huidige samenwerkingsvorm, specifiek de **'overhead' kosten** van RMN, worden in de huidige samenwerkingsvorm als problematisch ervaren. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt een deel van deze kosten verlaagd door het wegvallen van RMN. Hierdoor verdwijnen naast bijbehorende bestuurskosten ook een deel van de administratiekosten. 'Overhead' kosten worden in de nieuwe samenwerkingsvorm zo beperkt mogelijk gehouden door deze taken tot een absoluut minimum te beperken en onder te brengen bij de uitvoeringsorganisaties Wijdemeren en Staasbosbeheer. Enkel de functies bestuurssecretaris en de financieel adviseur blijven actief voor het schap.

Bij dit alles is van belang dat wij ons als bestuur LSD en als deelnemers realiseren dat deze nieuwe samenwerkingsvorm een **trendbreuk** is met hoe het nu gaat en dus ook om een cultuurverandering binnen de samenwerking vraagt, waar we samen aan moeten werken.

5.2 Financiële consequenties

Voor de berekening van de financiële consequenties wordt onderscheid gemaakt in

a) de incidentele kosten van de omvorming en
b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel.

Ad a) de incidentele kosten van de omvorming

Voor de incidentele kosten van de omvorming gaan we in de eerste plaats uit van het aandeel LSD in de liquidatiekosten van RMN. Dit is een bedrag van € 0,39 miljoen. Daarnaast wordt een bedrag van € 0,11 miljoen geraamd voor aan incidentele kosten die samenhangen met de omvorming van het schap zelf. Daarbij gaat het om onderzoekskosten, opstartkosten en inrichtingskosten die in de besluitvormingsvoorbereiding worden gemaakt en die de nieuwe uitvoeringsorganisaties Wijdemeren, Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht (als kandidaat gastheer voor de ondersteuningseenheid) maken en mogelijk doorbelasten aan ons schap[2].

Het totaal van de incidentele kosten voor de omvorming wordt daarmee voor ons schap geraamd op € 0,5 miljoen. In bijlage C is de verdeling van deze kosten over onze deelnemers opgenomen. Deze kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in de begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

Ad b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel

Voor de berekening van de structurele effecten is op dit moment nog niet voldoende informatie beschikbaar. Hiervoor is een aanbod van de beoogde uitvoerder(s) van de beheer- en ander taken nodig. Desalniettemin kan een zeer globale raming van de structurele effecten worden gemaakt door uit te gaan van een gelijkblijvend saldo van baten en lasten op de primaire taken en een reële besparing op de overheadkosten in de toekomstige begroting. Dit voordeel kan geheel of gedeeltelijk worden ingezet voor de noodzakelijke kwaliteitsimpuls op de taakuitvoering.

Tabel 1: Programmabegroting 2021 LSD

LSD	LSD Lasten (huidige samenwerking)	LSD Lasten (nieuwe samenwerkingsvorm)	Verschil huidig - nieuw
P1 Beheer en onderhoud	€ 723,5	€ 723,5	€ 0
P2 Toezicht en handhaving	€ 250,3	€ 250,3	€ 0
P3 Ontwikkeling	€ 70,9	€ 70,9	€ 0
P4 Exploitatie	€ 633,8	€ 633,8	€ 0
P5 Overhead	€ 1.138,9	€ 845,1	€ -293,8
TOTAAL	€ 2.817,4	€ 2.523,6	€ -293,8

De totale lasten van LSD bedragen € 2,8 miljoen. De lasten voor de overhead bedragen € 1,1 miljoen, dit is ongeveer 40% van het totaal. Wanneer in de toekomstige samenwerkingsvorm de overhead wordt verlaagd van de huidige 40% naar 30% (dit is een aanname), ontstaat een structureel voordeel van afgerond € 0,3 miljoen op de totale lasten. In de te zijner tijd met de gemeente Wijdemeren en Staatsbosbeheer te maken afspraken zal duidelijk worden welk over een te komen percentage overhead aan de GR doorberekend zal worden.

De overheadkosten in de nieuwe situatie bestaan uit twee componenten:

a) de eigen kosten van het schap voor de bestuursondersteuning en het vormgeven van het opdrachtgeverschap namens de deelnemers van het schap naar Wijdemeren en Staatsbosbeheer (secretarisfunctie en controllersfunctie voor het opstellen van de P&C-documenten). Doordat er geen inhoudelijke eigenaarsvergaderingen meer zijn (omdat slechts via DVO's wordt gestuurd en verantwoord) kan de nieuwe samenwerking volstaan met 0,1 f.t.e. voor de bestuurssecretaris en 0,1 f.t.e. voor de businesscontroller. Dit is veel minder dat nu aan ons schap via de verdeelsleutel voor deze functies door RMN wordt doorbelast.

[2] Onderdeel zijn de kosten voor externe begeleiding van het besluitvormingsproces en voor een eventuele projectleider/ kwartiermaker van de nieuwe governance.

b) de overhead doorbelasting van de nieuwe opdrachtnemer (Wijdemeren en SBB). Omdat we het aanbod van Wijdemeren en SBB nog niet kennen moet een aanname worden gedaan over de omvang van de overhead die Wijdemeren en SBB doorbelasten in haar tarieven voor de uitvoering van de taken. 30% lijkt hiervoor een reële aanname.

Indien dit structurele voordeel wordt gerealiseerd, is bij de eerder berekende incidentele kosten van € 0,5 miljoen sprake van een terugverdientijd van minder dan 2 jaar. Naar de mate waarin het lukt meer medewerkers met hun werk mee over te laten gaan naar Staatsbosbeheer zullen daarmee de eenmalige liquidatiekosten afnemen[3].

De begroting van de GR bevat als inkomsten de huidige bijdragen van de vier deelnemers (provincie Utrecht incl. de ophoging met de bijdrage van gemeente Utrecht) en als uitgaven de kosten van het bestuur en van de taakuitvoering door de daarvoor aangewezen organisatie(s). De kosten van de primaire taakuitvoering worden vooralsnog op het huidige niveau gehouden.
Het Dagelijks Bestuur vraagt het Algemeen Bestuur om jaarlijks, te beginnen vanaf 2021, een extra storting te doen in de voorziening groot onderhoud. In 2021 wordt dit gedekt vanuit de algemene reserve en vanaf 2022 uit een verhoging van de deelnemersbijdragen. Vanaf 2023 wordt een structurele verlaging van de overheadkosten verwacht. Na vijf jaren zal worden bezien hoe dit zich per saldo ontwikkelt tot een stabiel niveau.

5.3 Overige consequenties

De provincie en de gemeente Utrecht hebben overleg gevoerd over een uitruil van hun financiële bijdrage voor ons schap en SGL. De reden hiervoor is dat de gemeente Utrecht per 1 januari 2023 uit LSD wil treden gezien het geringe belang dat zij bij dit schap heeft. De uitruil betekent dat waar de gemeente Utrecht niet meegaat in de nieuwe samenwerking voor LSD, de gemeente Utrecht meer verantwoordelijkheid en middelen toebedeelt aan de toekomstige samenwerkingsvorm voor SGL. Gelijktijdig maakt de provincie Utrecht de omgekeerde beweging. Een lagere bijdrage aan SGL en een hogere bijdrage in LSD. Daarmee kan de provincie Utrecht meer invloed uitoefenen op de opgave in LSD, inclusief daarbij de verwevenheid met de Natura 2000. De stad is omgekeerd meer betrokken bij de regionale opgave die de stad betreffen. In concreto: de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht aan LSD (ca. € 185.000 per jaar) vervalt, maar wordt met eenzelfde bedrag gecompenseerd door de provincie Utrecht; in het schap SGL maken beide partijen de dezelfde beweging omgekeerd. De gemeente Utrecht blijft, ondanks de beoogde uittreding uit LSD, wel bijdragen in de liquidatiekosten van RMN. De gemeente en de provincie hebben hier inmiddels op bestuurlijk niveau overeenstemming over bereikt; definitieve besluitvorming vindt binnenkort plaats.

[3] Dat wil niet per definitie zeggen dat daarmee ook de structurele kosten toenemen die Staatsbosbeheer in rekening gaat brengen bij het schap voor de uitvoering van de taken.

6. Risico's en onzekerheden

6.1 Uitvoeringscapaciteit Wijdemeren

Een risico is dat de gemeente Wijdemeren, na meer inzicht te hebben gekregen in de aard en omvang van de taken 'beheer en onderhoud' en 'toezicht en handhaving', concludeert dat taakuitvoer meer capaciteit vergt dan Wijdemeren kan bieden.

Indien er met de gemeente Wijdemeren geen akkoord zou kunnen worden bereikt over de taakuitvoering zal moeten worden overwogen of de deelnemers in de samenwerking alsnog open staan voor taakuitvoering door een andere partij, zoals een TBO.. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan zijn er twee alternatieven: óf RMN blijft bestaan, óf RMN wordt toch opgeheven en de deelnemers zullen de taakuitvoering alsnog zélf moeten organiseren (scenario 'nul'). In dat laatste geval kunnen – een deel van de – deelnemers vervolgens ook besluiten hun krachten op dit punt in een door hen te bepalen vorm te bundelen. Dat is dan aan hen.

6.2 Het afhaken van Staatsbosbeheer

Een ander risico is dat er met Staatsbosbeheer geen akkoord bereikt kan worden over de uitvoer van taken van de 'droge gebieden' in de samenwerking. Het is mogelijk dat Staatsbosbeheer de taakuitvoer organisatorisch niet uitvoerbaar acht – bij specificering van werkzaamheden en budget – of omdat de door het schapsbestuur gewenste taakuitvoer te weinig aansluit bij de beleidsdoelstelling van Staatsbosbeheer. Ook kan het zijn dat we geen overeenstemming bereiken over de condities die SBB stelt aan de taakuitvoering of over het overnemen van RMN-personeel. Tot op heden zijn dergelijke 'bottlenecks' niet waargenomen, maar het is wel van belang hier alert op te blijven.

Er is op dit moment geen beheerorganisatie in beeld die het takenpakket van de 'droge' delen van LSD op zich kan nemen. Wellicht is bij het afhaken van Staatsbosbeheer nog een terugvaloptie dat Wijdemeren alsnog de taakuitvoering voor ook de 'droge' delen op zich wil nemen. Wanneer ook deze terugvaloptie er niet blijkt te zijn staat er geen uitvoeringsorganisatie gereed voor de taakovername per 1 januari 2023. Dan kan RMN niet kan worden opgeheven.

6.3 Aanbesteding

Voor het aangaan van de samenwerking met Wijdemeren voor de taakuitvoering voor de 'natte gebieden' zijn wij voornemens een beroep te doen op de uitzonderingsgrond inbesteding. Het vormgeven van deze inbesteding vraagt de komende periode nadere aandacht om het juridisch risico te beperken. Dat geldt ook voor een samenwerking met SBB voor de droge delen, waarmee we willen 'meeliften' op het contract dat SGL voornemens is af te sluiten met Staatsbosbeheer. Er zijn vergelijkbare casussen waarin Staatsbosbeheer taken is gaan uitvoeren voor publieke organisaties, onder andere voor de provincie Zuid-Holland en gemeenten in deze provincie. Wij zullen in het onderzoek met Staatsbosbeheer verkennen welke vormgeving daar gekozen is en nagaan of deze ook bruikbaar is in onze situatie.

Het aanbestedingsrisico moet overigens worden geduid in het perspectief van de beperkte mogelijkheden om voor RMN een andere oplossing te vinden. Hierbij is van belang dat Wijdemeren en SBB publieke partijen zijn die als enigen in staat zijn om medewerkers op lange termijn gelijksoortige arbeidsvoorwaarden te bieden. Daarbij komt dat geen 'werk' van de markt wordt gehaald. Ook nu worden de taken door een publieke partij uitgevoerd. De aard van het takenpakket maakt dat private partijen de taken niet uit kunnen voeren of tegen aantrekkelijke condities willen uitvoeren. Een afspraak waarbij gestuurd kan worden via de BVO en een DVO (met SBB) is dan feitelijk ook om deze reden de enige mogelijkheid met perspectief op een toekomstbestendige en robuuste taakuitvoering.

6.4 Niet overgeplaatst personeel

De inzet is dat het huidige personeel van RMN wiens werk over gaat naar Wijdemeren of SBB mee gaat naar de respectievelijke organisaties volgens het uitgangspunt ‘mens volgt werk’. Hetzelfde geldt voor het personeel van het Routebureau naar de provincie. Mocht het onverhoopt gebeuren dat personeel niet overgedragen kan worden dan blijven de liquidatiekosten navenant hoog en daarbij ook de bijdrage van de deelnemers in deze eenmalige kosten van ons schap.

6.5 Samenhangende besluitvorming

Zoals al vermeld is effectuering van het opheffingsbesluit van RMN pas mogelijk indien ook bij de parallelle trajecten van ons schap, SGL en Routebureau is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm respectievelijk nieuwe organisatie en duidelijk is welke medewerkers en contracten met hun werk mee over kunnen naar een andere organisatie. Risico is dat RMN niet op 31 december 2022 kan worden geliquideerd als er in deze drie trajecten geen alternatieve organisatie gereed staat voor taakovername met bijbehorend personeel.

7. Planning van het vervolgproces

Om tot ordentelijke en rechtsgeldige besluitvorming te komen volgen wij onderstaand stappenplan.

Tabel 2: Proces vanaf instemming met voorstel door DB en AB LSD

Stap:	Datum:
Stap 1: DB stuurt voorstel naar de deelnemers	**1 nov.**
Stap 2: Voorstellen toelichten aan Raadsklankbordgroep	**medio nov.**
Stap 3: Deelnemers behandelen het voorstel (colleges, raden, GS, PS) en informeren DB over de uitkomst	**1 feb.**
Stap 4: DB doet voorstel aan AB om besluit definitief te maken	**2 feb.**
Stap 5: AB maakt besluit definitief	**15 feb.**

Uiterlijk 15 februari 2022 stellen wij, als algemeen bestuur, vast of u instemt met de voorstellen voor de nieuwe samenwerkingsvorm.

Voor de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm zal de planning vanaf 1 maart 2022 nog nader worden gespecificeerd. De hoofdlijnen hiervan zijn als volgt. Met ingang van 15 februari 2022 wordt met Wijdemeren een traject gestart om de voorgenomen opdracht tot taakuitvoering verder uit te werken. De komende periode wordt bekeken wat er aan voor te bereiden is, zonder dat onomkeerbare stappen gezet worden. Met ingang van 1 november 2021 wordt gestart met het onderzoek dat in de intentieovereenkomst met Staatsbosbeheer wordt afgesproken. Dit onderzoek loopt dus parallel aan de besluitvorming zoals in bovenstaande stappen beschreven. De uitkomsten van dit onderzoek De uitkomsten van dit onderzoek zullen uiterlijk 1 juni 2022 ter besluitvorming aan het AB worden voorgelegd. Het AB beslist vervolgens voor 30 juni 2022.

In het voorjaar van 2022 wordt de deelnemers een voorstel tot wijziging van de GR aangeboden, met het verzoek daarover voor het zomerreces 2022 een besluit te nemen, zodat deze wijziging per 1 januari 2023 kan ingaan en een stevige juridische basis legt onder de nieuwe samenwerkingsvorm.

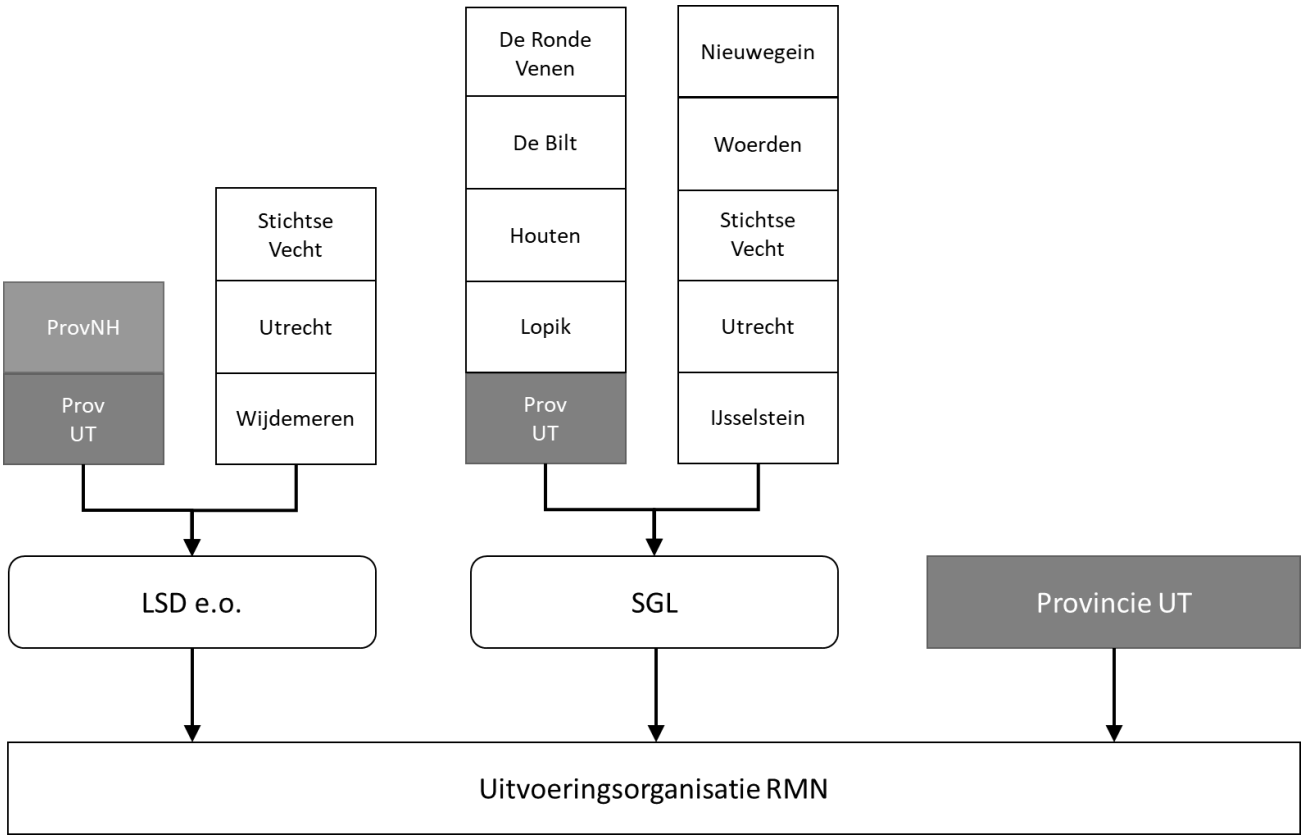
De tweede helft van 2022 zal vervolgens worden gebruikt voor: a. het inregelen van de nieuwe bestuurlijke constellatie en b. taakopdracht en overdracht van medewerkers van RMN naar Wijdemeren en Staatsbosbeheer, zodat er op 1 januari 2023 organisaties gereed staan die de taken van het schap LSD adequaat kunnen gaan uitvoeren.

Bijlage A: Huidige situatie

Het Plassenschap Loosdrecht e.o. (LSD) is een gemeenschappelijk regeling waaraan 3 gemeenten (Stichtse Vecht, Utrecht en Wijdemeren) en twee provincies (Noord-Holland en Utrecht) deelnemen. LSD heeft, als openbaar lichaam, zowel een algemeen als een dagelijks bestuur. De regeling is een raadsregeling, hetgeen het schap voorziet van verordenende bevoegdheid.

Het schap LSD is deelnemer in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). RMN heeft daarnaast twee andere deelnemers, te weten: het Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL), en de provincie Utrecht. RMN is bedoeld als personeelsorganisatie van de recreatieschappen SGL en LSD, en heeft daarom geen eigendommen.

Figuur 1: Huidige situatie



RMN voert aldus de taken uit van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Stichtse Groenlanden. Naast de reguliere taken van de schappen voert RMN taken uit voor het Routebureau en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH). Het Routebureau is als werkeenheid ondergebracht bij RMN.

De taken van LSD, waarvoor RMN de uitvoering verzorgt, zijn als volgt te onderscheiden:

- Beheer en onderhoud;
- Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving;
- Exploitatie;
- Verbeteren van bestaande bestemmingen met kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling);
- Bedrijfsvoering, communicatie en bestuursondersteuning.

Exploitatie heeft betrekking op het contractbeheer en het beheer van inkomsten door exploitatie van schapsgronden en -eigendommen. Hieronder vallen onder meer: verpacht, verhuur van gebouwen (kiosk, restaurant, etc.) of terreinen (vissen, hondenuitlaat, evenementen, etc.) en sluisgelden.

Het verbeteren van bestaande bestemmingen met kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling) is een taak van het schap die door RMN wordt uitgevoerd. Dit is onderscheiden van strategische ontwikkeling, de uitbreiding en het verbinden van gebieden. Dat is niet belegd bij RMN maar gebeurt op andere bestuurlijke tafels, zoals het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.

Recreatie Midden Nederland kent voorts in de vastgestelde begroting van 2021 een formatie van 45,05 f.t.e. Hiervan behoort 13,90 f.t.e. tot de overheadfuncties directie en bedrijfsvoering (30%). De begroting 2021 voor LSD ziet er op de 5 programma's als volgt uit (bedragen x € 1.000):

Tabel 3. Programmabegroting 2021

LSD	LSD Lasten	LSD Baten	LSD Saldo
P1 Beheer en onderhoud	€ 723,5	€ 833,4	€ 109,9
P2 Toezicht en handhaving	€ 250,3	€ 569,4	€ 319,1
P3 Ontwikkeling	€ 70,9	€ 81,7	€ 10,8
P4 Exploitatie	€ 633,8	€ 1.258,2	€ 624,4
P5 Overhead	€ 1.138,9	€ 0	€ -1.138,9
TOTAAL	€ 2.817,4	€ 2.742,7	€ -75,7

Bijlage B: Weging van de vier hoofdscenario's

In paragraaf 3 van voorliggend voorstel zijn vier scenario's beschreven: 'Basis', 'Basis+', 'TBO' en 'nul'. In paragraaf 4 wordt het scenario Basis+ als voorkeursvariant uitgewerkt. In deze bijlage worden de kernelementen, consequenties en overwegingen van de andere drie afgevallen scenario's in meer detail toegelicht.

Omdat de scenario's rekening houden met de opheffing van RMN, kennen deze een gedeeld voordeel. Dat is: in alle vier de scenario's wordt de governance-structuur aanzienlijke vereenvoudigd omdat de 'dubbele GR' wordt opgeheven – te weten: de GR LSD als een van de opdrachtgevers van de BVO RMN. Hierdoor wordt de bestuurlijke drukte verminderd en ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de opdrachtnemer. Omdat dit een gedeeld voordeel is van alle vier de scenario's zal dit niet meer per scenario worden benoemd.

Scenario 'Basis'

Kernelementen:
In scenario 'Basis' wordt de GR opgeheven en worden de gronden uit het schap toebedeeld aan de respectievelijke grondgebiedgemeenten. Dit heeft tot gevolg dat eventuele zakelijke rechten ten laste of ten goede komen aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Deelnemers maken (per convenant) afspraken over een in gezamenlijkheid te verstrekken opdracht voor de taakuitvoering in de gebieden – ofwel aan een (centrum)deelnemer ofwel aan een TBO. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoer door de uitvoerende partij te monitoren.

Consequenties:
De solidaire grondslag en publieke basis onder de samenwerking vervalt. Er is geen sprake meer van een gezamenlijk optrekken op bestuurlijk niveau als het gaat om de recreatietaken. De raden en staten hebben geen positie meer. Daarmee vervalt ook de democratische legitimatie voor deze vorm. De bestuurlijke drukte wordt tegelijkertijd aanzienlijk verminderd. Alleen voor wat betreft de taakuitvoering wordt voor een gebundelde opdrachtverlening gekozen. De in te stellen stuurgroep (van de colleges) moet van een mandaat worden voorzien om te besluiten. Het wordt mogelijk om per convenant in een helder onderscheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te voorzien. Deze wordt wel minder helder voor zover één van de deelnemers belast wordt met de taakuitvoering.

Overwegingen:
Met het opheffen van de GR valt een voorname lange-termijnbasis voor de samenwerking weg; dit maakt de samenwerking weinig toekomstbestendigheid. Dit scenario ligt ver weg van het gezamenlijke belang dat de deelnemers hebben bij het overleggen en afstemmen over recreatiestaken die gemeentegrens overschrijdend spelen. De stuurgroep is geen juridische entiteit. De opdracht voor de taakuitvoering moet in formele zin dus door een van de gemeenten of de provincie worden gegeven, mede namens de anderen. Er zijn hulpconstructies nodig om het opdrachtgeverschap juridisch goed te borgen en de vraag is of dat het niet weer weinig transparant maakt voor de raden die op afstand komen.
Indien een of meerdere centrumdeelnemers de taken (met name beheer en onderhoud) zouden uitvoeren in opdracht van alle deelnemers, ontstaat er een aanbestedingsrisico. Dit risico wordt groter indien enkele deelnemers zich beperken tot het doen van een financiële bijdrage. Het risico kan enigszins worden beperkt door veel nadruk te leggen op de gemeenschappelijke strategie in de samenwerking en bijvoorbeeld een zware governance-structuur op te tuigen waarin alle partijen zeggenschap hebben over de uitvoering van 'de opdracht'.

De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de taakuitvoerende organisatie in kwestie. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.
De samenwerkingsvorm zal financieel houdbaar zijn voor zover de taken van de samenwerking worden belegd bij een kundige taakuitvoerder. Integrale belegging van taken bij één uitvoerder kan efficiëntievoordelen opleveren. Indien een centrumdeelnemer (een deel van) de taakuitvoering op zich neemt zal deze een prikkel hebben om de uitvoeringskosten van de opgedragen taken laag te houden – aangezien ze ook opdrachtgever is.

Scenario 'TBO'

Kernelementen:
In het scenario 'TBO' verdwijnt de GR LSD. De gronden worden overgedragen aan een TBO die daarmee ook de taakuitvoering overneemt.

Consequenties:
Omdat de GR LSD verdwijnt, verdwijnt ook het gemeenschappelijk eigendom. Het eigendom – en daarmee de zakelijke rechten – komt ten goede of ten laste aan de TBO die de gronden overneemt. Hiermee vervalt de samenwerking tussen de huidige schapsdeelnemers in zijn geheel en geven de deelnemers de zeggenschap over hun grondeigendommen en de benutting ervan geheel uit handen aan de TBO. Zij hebben ook geen kosten meer voor de taakuitvoering Deelnemers hebben door middel van bestemmingsplannen nog enige invloed op de bestemming van de overgedragen gronden, maar opdrachtgeverschap is hiervoor geen passende term. Het opdrachtgeverschap verdwijnt in dit scenario dus ook. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de TBO waaraan de gronden worden overgedragen. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.

Overwegingen:
In dit scenario dragen de deelnemers hun publieke taak feitelijk over aan een TBO en geven zijn alle zeggenschap daarover op. Zij raken zo ook de kosten voor de taakuitvoering kwijt. Van samenwerking op het terrein van recreatietaken is in zijn geheel geen sprake meer.

Scenario 'nul'

Kernelementen:
In scenario 'nul' verdwijnt de GR LSD. De gronden – en daarmee zakelijke rechten – komen ten laste of ten goede aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Anders dan bij scenario 'Basis' wordt er geen gezamenlijke opdracht bij een of meerdere taakuitvoerders neergelegd. Deelnemers maken alleen afspraken over het in stand houden van eventuele recreatieve paden of verbindingen.

Consequenties:
De samenwerking wordt feitelijk beëindigd. Willen de huidige deelnemers nog afstemmen dan is er geen gezamenlijk vehikel. Omdat ieder van de huidige schapsdeelnemers zelf verantwoordelijk is voor de taakuitvoering op het eigen grondgebied verdwijnt het collectieve opdrachtgeverschap.

Omdat gronden toekomen aan grondgebiedgemeenten wordt door de grondgebiedgemeenten invloed gewonnen en wordt de democratische legitimatie vergroot door vergrootte nabijheid en invloed van raden. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de robuustheid van de taakuitvoerende partij. Voor veel grondgebiedgemeenten geldt dat zij niet zelf over zo'n organisatie beschikken. Dat geldt ook voor de kosten van de taakuitvoering. Bovendien vervalt de financiële bijdrage van de provincie bij het vervallen van de samenwerking.

Overwegingen:
Aan de samenwerking op gemeentegrensoverschrijdende recreatietaken komt een eind. Waar gemeenten onderling nog willen afstemmen ontbreekt daarvoor een construct. De taakuitvoering wordt door iedere deelnemer zelf opgepakt. Dit maximaliseert zijn zeggenschap en borgt de invloed van de raden en staten. Het leidt ook tot versnippering in de uitvoering en die daarmee niet robuust en niet efficiënt vorm gegeven zal kunnen worden.

Bijlage C: Raming incidentele kosten en verdeling

Deelnemer LSD	*Verdeelsleutel*	*Liquidatie RMN*	*Overig*	*TOTAAL*
Gemeente Utrecht	12,59%	€ 48.776	€ 14.164	€ 62.940
Gemeente Wijdemeren	27,38%	€ 106.082	€ 30.805	€ 136.887
Gemeente Stichtse Vecht	17,80%	€ 68.960	€ 20.025	€ 88.985
Provincie Utrecht	12,88%	€ 49.925	€ 14.498	€ 64.422
Provincie Noord-Holland	29,35%	€ 113.737	€ 33.028	€ 146.765
TOTAAL	**100,0%**	**€ 387.480**	**€ 112.520**	**€ 500.000**

Voorstel aan de deelnemers van Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL)
Onderwerp Toekomstige samenwerking Recreatietaken

Voorstel

Onderwerp	Toekomstige samenwerking recreatietaken
Aan	De deelnemers van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	Het algemeen bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Datum	1 november 2021
Bijlagen	1. Gewijzigde doorlopende tekst GR SGL, 2 Intentieovereenkomst SBB, 3. Liquidatieplan RMN, A. Overzicht huidige situatie recreatieschappen en RMN, B. Onderzochte scenario's, C. Raming incidentele kosten omvorming en verdeling; bijlagen A, B en C zijn ingesloten

Besluit

Gevraagde besluiten van colleges, raden en staten van de deelnemers, ieder voor zover bevoegd:

1. Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4.

2. In dat kader:
   a. Op grond van artikel 36 van de thans geldende tekst van de Gemeenschappelijke Regeling instemmen met de gewijzigde doorlopende test van de Regeling, zoals opgenomen in bijlage 1.
   b. Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB, opgenomen als bijlage 2, en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten.
   c. Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt afwachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.
   d. Het bestuur van SGL de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.

3. Het besluit van het AB SGL om in te stemmen met opheffing van RMN per 31 december 2022 onderschrijven.

4. In dat kader: kennisnemen van het concept liquidatieplan RMN, bijgevoegd als bijlage 3, en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekeningen 2022/2023 van het schap, en het voorstel over de dekking van het aandeel van het schap in deze kosten afwachten.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen bestuur, gehouden op 29 oktober 2021 in digitale vorm.

Voorzitter Secretaris

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN.

Inhoud

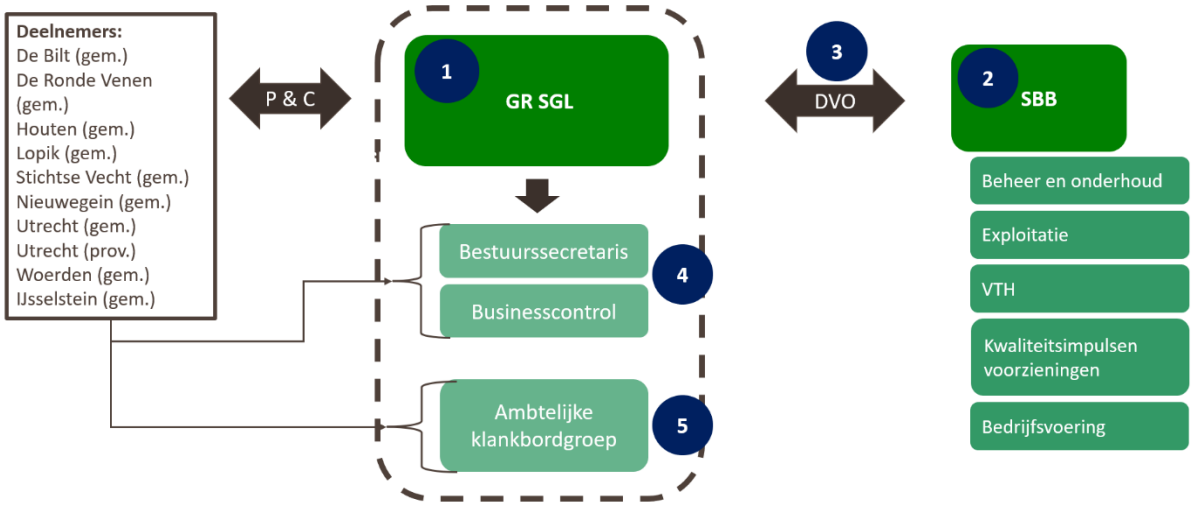
Voor u ligt het bestuursvoorstel voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking op de recreatie-en gebiedstaken van het huidige Recreatieschap Stichtse Groenlanden. Dit voorstel is als volgt opgebouwd:

0. Samenvattend toelichting op de voorstellen
1. Aanleiding
2. Context
3. Onderzochte scenario's en weging
4. Kernelementen van het voorstel
5. Consequenties
6. Risico's en onzekerheden
7. Planning van het vervolgproces

Samenvattende toelichting op de voorstellen

Onderstaand geven wij een korte samenvattende toelichting op de gevraagde besluiten. Meer informatie vindt u verderop in dit voorstel.

Toelichting bij besluit 1: ***Instemmen met de voorgestelde toekomstige samenwerkingsvorm, uitgewerkt in paragraaf 4.***
De samenwerkingsvorm die wordt voorgesteld, is schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding.



Deze samenwerkingsvorm heeft de volgende kernelementen:

1. De samenwerking binnen het schap richt zich in het nieuwe model op het beheer van de eigendommen van het schap en het invullen van het opdrachtgeverschap naar de uitvoerende partij, die verantwoordelijk wordt voor de taakuitvoering. Dit vereist dat de samenwerking in een openbaar lichaam (een publiekrechtelijke rechtspersoon dus) moet plaatsvinden. Het opdrachtgeverschap richt zich op het stellen van de kaders voor de taakuitvoering en het managen van de DVO die afgesloten wordt met de uitvoerende partij. Deze taken van het schap zijn naar hun aard beleidsarm. Strategische beleidsonderwerpen maken geen onderdeel uit van de taken van het schap. Deze wezenlijke verandering van taken is terug te zien in een lichter bestuursmodel, met een in omvang kleiner bestuur en minder bestuursvergaderingen met minder agendapunten. De bestuurskosten van het schap liggen daardoor lager dan nu. Deze wezenlijke verandering betekent een trendbreuk met de huidige manier van werken en sluit aan bij de richtinggevende uitspraken die begin 2021 zijn gedaan. De toekomstige samenwerking krijgt vorm in een juridisch zo licht mogelijke publiekrechtelijke vorm (vervat in een gemeenschappelijke regeling, hierna: de Regeling), waarin alle 9 gemeenten en de provincie Utrecht blijven deelnemen, zeggenschap houden en een financiële bijdrage blijven betalen. Dit is van belang met het oog op het beheer van het gemeenschappelijk eigendom van de gebieden, om de uitvoering van de VTH-taken binnen het gehele gebied van het schap op een eenduidige wijze te doen en om als collectief van deelnemers gezamenlijk opdracht te kunnen verlenen aan één externe partij voor de taakuitvoering voor het gehele gebied. Bovendien blijft zo sprake van een publieke en solidaire grondslag onder de samenwerking. Dat draagt bij aan stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking.
2. De bedoeling is dat Staatsbosbeheer (SBB) de taakuitvoering op zich neemt voor: a) beheer en onderhoud, b) vergunningverlening, toezicht en handhaving, c) verbeteren van bestaande gebieden

met kwaliteitsimpulsen, met behoud van hun bestemming, d) exploitatie en e) en het bijbehorende deel van de bedrijfsvoering.

3. Er wordt, als het onderzoek met Staatsbosbeheer positief verloopt, een DVO afgesloten met Staatsbosbeheer, waarin duidelijke prestatieafspraken worden vastgelegd over het takenpakket en de condities van uitvoering. Hierdoor ontstaat een zuivere opdrachtgevers-opdrachtnemersrelatie. Dit stelt het schap in staat het opdrachtgeverschap professioneel in te vullen en zo meer grip te krijgen op de efficiëntie en effectiviteit van de taakuitvoering door de externe opdrachtnemende partij. Wat de omvang van de kosten voor de taakuitvoering wordt, moet blijken uit het onderzoek met Staatsbosbeheer. Vooralsnog gaan wij ervanuit dat deze lager zullen liggen dan nu bij RMN.
4. De bestuurssecretaris en de businesscontroller ondersteunen het bestuur van het schap in het bestuurlijk functioneren en bij het invullen van de opdrachtgevende rol naar Staasbosbeheer. Zo wordt geborgd dat de scheiding tussen de verantwoordelijkheden van opdrachtgever (het schap) en opdrachtnemer (SBB) helder blijven. Deze functionarissen worden ingeleend bij de provincie Utrecht, zodat het schap niet hoeft op te treden als werkgever.
5. Een ambtelijke klankbordgroep ondersteunt de bestuurssecretaris en de businesscontroller bij hun werk voor het bestuur van het schap. De ambtelijke vertegenwoordigers van onze deelnemers zijn zo nauw betrokken bij het werk van het schap en kunnen hun bestuurders adequaat adviseren.
6. Om de nieuwe samenwerkingsvorm in te richten, moeten incidentele kosten worden gemaakt. Deze staan beschreven in paragraaf 5 (financiële consequenties). Deze kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in een begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

Toelichting bij besluit 2:

a. Op grond van artikel 36 van de nu geldende Gemeenschappelijke Regeling instemmen met de nieuwe tekst van de Regeling, zoals opgenomen in bijlage 1.

De nieuwe samenwerkingsvorm is gecodificeerd in een nieuwe doorlopende tekst van de Regeling, welke als bijlage 1 is bijgevoegd. Hierin is ook een toelichting opgenomen. Met deze nieuwe tekst van de Regeling worden drie doelen gerealiseerd: a) het wegvallen van RMN opvangen, b) de taken en omvang van het bestuur beperken, zonder de zeggenschapsverhoudingen te veranderen, en de verantwoordelijkheden van het bestuur expliciteren en c) de toegankelijkheid en leesbaarheid van de tekst vergroten. Een besluit nemen over deze nieuwe tekst van de Regeling is een bevoegdheid van de deelnemers. U wordt op grond van artikel 36 van de thans geldende Gemeenschappelijke Regeling gevraagd met deze nieuwe tekst in te stemmen. Wij als bestuur SGL stellen deze tekst van de nieuwe Regeling vervolgens vast. Met het vaststellen van deze nieuwe tekst vervalt de huidige tekst van de Regeling.

b. Kennisnemen van de intentieovereenkomst (onderzoek) met SBB en de uitkomsten van dat onderzoek afwachten. Zie bijlage 2.

Wij zullen op korte termijn een intentieovereenkomst ‘onderzoek’ sluiten met Staatsbosbeheer, die wij beschouwen als de meeste gerede organisatie om de taken voor ons schap uit te voeren nadat RMN opgeheven is. Op basis van deze intentieovereenkomst wordt een onderzoek gestart naar de uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Deze intentieovereenkomst schept geen verplichtingen van ons schap tegenover SBB, anders dan dat we ons gezamenlijk inspannen om binnen de afgesproken termijn een adequaat onderzoeksresultaat op te leveren als basis voor de besluitvorming die daarna volgt. Tegelijkertijd sluiten we deze intentieovereenkomst niet zomaar; we hebben er alle vertrouwen in dat we met

Staatsbosbeheer tot goede afspraken kunnen komen. Wij streven ernaar dit gezamenlijke onderzoek voor 1 juni 2022 af te ronden en op basis van de uitkomsten daarvan in ons bestuur voor 30 juni 2022 een besluit te nemen over het aangaan van de samenwerking met Staatsbosbeheer.

c. ***Kennisnemen van de voorgestelde organisatorische oplossing voor het Routebureau per 1 januari 2023 en de besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Routebureau op dit punt af te wachten, zoals beschreven in paragraaf 2.4.***
Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten. In de recent uitgevoerde evaluatie van het Routebureau wordt als alternatief genoemd dat het Routebureau wordt ondergebracht bij een aparte stichting. Deze evaluatie wordt eind november 2022 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle gemeenten die deelnemen in het schap ook participeren. Mocht er over een andere oplossing niet tijdig uitsluitsel zijn, dan wordt het Routebureau ondergebracht bij de provincie Utrecht. Zie verder paragraaf 2.4.

d. ***Het bestuur van SGL de ruimte geven om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij u tussentijds op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen.***
Indien u akkoord gaat met het voorstel voor de nieuwe samenwerking, pakken wij als bestuur van SGL de voorbereiding van de implementatie met voortvarendheid op, zodat de omvorming op 1 januari 2023 gereed is. Prioriteit heeft het onderzoek met Staatsbosbeheer.

Toelichting bij besluit 3: Het besluit van het AB SGL om in te stemmen met opheffing van RMN per 31 december 2022 zoals opgenomen in paragraaf 2.3, onderschrijven.
SGL is een van de drie deelnemers van de BVO RMN. Wij hebben als bestuur van SGL ingestemd met opheffing van RMN per 31 december 2022. Dit is geheel in lijn met de richtinggevende besluiten die begin 2021 met steun van u als deelnemers genomen zijn.

Toelichting bij besluit 4: ***In dat kader, kennisnemen van het concept liquidatieplan RMN en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in de jaarrekening 2022/2023 van het schap, en het voorstel inzake dekking van het aandeel van het schap in deze kosten afwachten. Zie bijlage 3.***
Het concept liquidatieplan is aan ons voor een reactie toegestuurd door het bestuur van RMN. In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,86 miljoen voor rekening van ons schap (waarvan € 0,57 miljoen voor SGL-A en € 0,29 miljoen voor SGL-B). Deze kosten worden verantwoord in de jaarrekening 2022 en de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Aangezien RMN en het schap zelf niet over voldoende middelen beschikken om deze eenmalige kosten integraal te dragen zullen wij als bestuur SGL hiervoor volgend jaar en/of in 2023 een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt te zijner tijd een separaat voorstel in de vorm van een begrotingswijziging. Uit bijlage 4 van het liquidatieplan RMN blijkt wat dit betekent voor de individuele deelnemers in SGL en LSD. Deze liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Al onze inzet is daarop gericht, zowel uit sociale als uit financiële overwegingen. Wij streven ernaar hiermee het aandeel in de liquidatiekosten voor ons schap en zijn deelnemers naar beneden te kunnen bijstellen.

1. Aanleiding: koers richting een nieuwe samenwerking

1.1 Functioneren RMN

In 2019 is door de besturen van Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o. geconstateerd dat de situatie bij RMN hen zorgen baart. Eerder (2018) was door KokxDeVoogd een organisatiescan van RMN uitgevoerd met als belangrijke aanbevelingen de inrichting van de bedrijfsvoering grondig te herzien, het bestuur meer in de eigenarenrol te brengen en het ambtelijk opdrachtgevend systeem van de deelnemers te professionaliseren en uit de stuurlijn binnen RMN te halen. In de periode hierna is door RMN bij de deelnemers van beide schappen weinig vertrouwen gewekt dat de situatie zich zou verbeteren. De schapsbesturen, en daarmee hun deelnemers, zagen hun lasten voor RMN stijgen door kostenoverschrijdingen in de bedrijfsvoering van RMN maar kregen geen grip op de precieze oorzaken en waren bezorgd dat de lasten structureel zouden stijgen. Adequate maatregelen bleven naar hun gevoel binnen RMN uit.

Vanwege de toenemende onvrede over deze situatie heeft het RMN-bestuur de directeur verzocht om haar deelnemers (Provincie Utrecht, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o.) mee te nemen in de problematiek en dit uit te werken in een plan van aanpak voor verbetering. Het rapport 'RMN in transitie' (2020) van RMN voorzag niet in werkbare oplossingen. In het rapport 'Organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland' (2020) van Bureau Berenschot werd de conclusie getrokken dat er meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking onder de deelnemers van RMN, de twee schappen en de provincie. En dat er duidelijkheid nodig is van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking, omdat daarover geen eenduidig beeld bestond.

1.2 Richtinggevende uitspraken over andere samenwerkingsvorm

In het najaar van 2020 spraken de Dagelijks Besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden elkaar over de toekomst van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). Door beide schappen werd een Bestuurlijke Begeleidingsgroep opgericht die uit de gesprekken richtinggevende uitspraken destilleerde, zoals opgenomen in de memo *'Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappen nieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland'* van 7 december 2020. Deze uitspraken zijn onderschreven door de besturen van SGL en LSD.

Voor RMN:

- Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. (…) Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

Voor Recreatieschap Stichtse Groenlanden:

- Het uitwerken van een samenwerking op basis van een convenant met een Stuurgroep die toekomstbestendig is.
- De wijze van aansturing en uitvoering van de nieuwe samenwerking verkennen, aan de hand van een logische ordening van gebieden en taken, met uitwerking van de volgende aspecten:
  - Onderzoeken of een centrumconstructie met de provincie Utrecht of een gemeente haalbaar is en aan welke eisen die moet voldoen.
  - Gesprekken met niet-commerciële terreinbeheerders aangaan om te bezien op welke wijze samenwerking mogelijk is (gebiedsgericht).

1.3 Reacties van deelnemers op richtinggevende uitspraken

Aan de deelnemers van SGL (de 9 gemeenten en provincie Utrecht) is gevraagd in te stemmen met de richtinggevende uitspraken en hier zo nodig inhoudelijk op te reageren. Op basis van deze reacties werd door de besturen geconstateerd dat de richtinggevende uitspraken door de deelnemers in essentie werden onderschreven. Daarnaast werd duidelijkheid gewenst over de financiële meerwaarde van de nieuwe vormgeving van de samenwerking, over de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor de uitvoering, over gemeenschappelijk eigendom en over de inspraak van raden en staten.

1.4 Doorlopen proces vanaf 15 februari 2021

Op basis van de reacties van de deelnemers heeft de Bestuurlijke Begeleidingsgroep, die zoals gezegd mede door ons is ingesteld voor de begeleiding van de transitie, de volgende opdracht geformuleerd:

> *'Ontwerp het bestuurlijke en ambtelijke proces voor het tot stand brengen van een nieuwe organisatie voor de recreatietaken in het gebied van de huidige recreatieschappen, bereid de noodzakelijke besluitvorming voor en geef indien gewenst leiding aan de uitvoering van de besluiten (implementatie).'*

Voor het uitvoeren van deze opdracht is een extern bureau aangezocht.

Sinds 15 februari 2021 zijn wij als bestuur intensief bezig geweest met de zoektocht naar een goede samenwerkingsvorm. Op basis van een inventarisatie van de taken die RMN nu uitvoert zijn gesprekken gevoerd met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep om te komen tot scenario's voor de toekomstige samenwerking.

De scenario's die voor de toekomstige samenwerking in SGL zijn opgesteld – deze worden toegelicht in paragraaf 3 – hadden allemaal het doel een alternatief te bieden voor de complexe governance-structuur van de huidige samenwerking. Onder het motto: eenvoudiger, eenduidiger, efficiënter en met minder bestuurlijke drukte. De huidige samenwerking kent immers een 'dubbele GR' – te weten: de GR SGL als één van de drie eigenaren van RMN en de GR RMN zelf. Door het opheffen van de constructie met een dubbele GR ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de organisatie die de recreatietaken uitvoert en krijgen de deelnemers van SGL bestuurlijke grip op deze taakuitvoering.

Een van de richtinggevende uitspraken was te opteren voor de opheffing van RMN per 1 januari 2022. Dit is het uitgangspunt geweest, maar onder meer door de tijd die het inzichtelijk krijgen van financiën en taakomvang van RMN ten behoeve van de schappen vergde en de tijd die de schappen nodig bleken te hebben voor de heroverweging van hun samenwerkingsvorm is deze datum niet haalbaar gebleken. Op dit moment wordt daarom uitgegaan van liquidatie van RMN per 31 december 2022. Dat vereist nog wel een forse inspanning.

Bij het uitwerken van de scenario's ontstond gaandeweg ook het inzicht dat ook niet alle andere richtinggevende uitspraken even goed gevolgd konden worden. Wij lichten dat in paragraaf 3 van dit voorstel toe. Wij hebben gezocht naar de best passende alternatieve samenwerkingsvorm die aan bovenstaand doel beantwoordt. Zoals in paragraaf 3 nader wordt toegelicht zijn wij uitgekomen op een samenwerkingsvorm waarbij GR SGL 'licht' wordt ingevuld en voor de taakuitvoering een derde partij wordt gezocht waarmee een DVO wordt gesloten.

Wij zijn nu zo ver met het uitwerken van het nieuwe samenwerkingsmodel dat wij u onderhavig voorstel voor een besluit aan u als deelnemers kunnen voorleggen. Daarbij streven wij ernaar, conform de wens van veel deelnemers, over de nieuwe samenwerkingsvorm voor SGL vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022 gezamenlijk een onomkeerbaar besluit te nemen.

2. Context: Samenhang met traject LSD en opheffing RMN

2.1 Duiding van de samenhang

Het proces om te komen tot een toekomstbestendige samenwerkingsvorm op de recreatietaken kent vier belangrijk onderdelen. Dat zijn naast het traject Recreatieschap Stichtse Groenlanden, het traject Plassenschap Loosdrecht e.o., het traject RMN en het traject Routebureau. In bijlage A wordt de huidige constructie en de relatie tussen deze vier onderdelen nader toegelicht.

Deze onderdelen hebben allemaal een eigen dynamiek en er zijn voor een belangrijk deel ook andere deelnemers bij betrokken. De verbindende schakel is het onderdeel opheffing van RMN. Dat kan pas geëffectueerd worden als over de drie andere onderdelen besluitvorming heeft plaatsgevonden en duidelijk is waar taken en medewerkers van RMN in de toekomst ondergebracht worden. Deze afhankelijkheid maakt ons eigen proces complex. We lichten in deze paragraaf de samenloop en stand van zaken op deze drie andere onderdelen toe.

2.2 Relatie met traject Plassenschap Loosdrecht e.o.

Ook voor het huidige schap LSD wordt gezocht naar een nieuwe samenwerkingsvorm. Dit is inhoudelijk een autonoom proces. Het is ook goed mogelijk dat de deelnemers in LSD voor een andere samenwerkingsvorm kiezen dan wij voorstellen voor ons schap. Niettemin verdient het sterk de voorkeur dat de besluitvorming binnen LSD op een parallel spoor verloopt aan ons proces. Ten eerste omdat drie deelnemers in SGL ook deelnemer zijn in LSD en met één voorstel naar hun staten en raden willen. Ten tweede omdat de liquidatie van RMN pas geëffectueerd kan worden als beide schappen samen met de provincie Utrecht een besluit genomen hebben over opheffing van RMN en er een oplossing is voor de taken en het personeel. In deze oplossing moeten primair SGL, LSD en de provincie Utrecht voorzien. De twee trajecten zijn dus niet van elkaar afhankelijk qua vormgeving van de nieuwe samenwerking, maar wel als het gaat om het opheffen van RMN en daarmee qua doorlooptijd.

2.3 Relatie met traject RMN

Met het traject RMN[1] wordt bedoeld: het traject tot liquidatie van RMN per 31 december 2022. Het bestuur van RMN heeft ons bestuur als deelnemer in RMN onlangs het voorstel tot opheffing van RMN per 31 december 2022 voorgelegd. Wij hebben, geheel in lijn met uw richtinggevende uitspraak op dit punt, ingestemd met opheffing van RMN per 31 december 2022. Het bestuur van RMN zond ons ook het concept liquidatieplan (ter informatie bijgevoegd als bijlage 3). In dit plan worden de liquidatiekosten geraamd op € 1,25 miljoen. Het betreft voornamelijk personele en contractuele kosten. Volgens de geldende verdeelsleutel komt hiervan € 0,86 miljoen voor rekening van ons schap (waarvan € 0,57 miljoen voor SGL-A en € 0,29 miljoen voor SGL-B). Deze kosten worden verantwoord in de jaarrekening 2022 en de liquidatieverantwoording van RMN (in 2023). Aangezien RMN en het schap zelf niet over voldoende middelen beschikken om deze eenmalige kosten integraal te dragen zullen wij als bestuur SGL hiervoor volgend jaar en/of in 2023 een beroep moeten doen op de deelnemers. Hiervoor volgt te zijner tijd een separaat voorstel in de vorm van een begrotingswijziging. Uit bijlage 4 van het liquidatieplan RMN blijkt wat dit betekent voor de individuele deelnemers in SGL en LSD. Deze liquidatiekosten zijn beïnvloedbaar naar gelang de schappen of de toekomstige uitvoerders van taken die nu bij RMN zijn belegd, personeel van RMN over nemen. Dat is overigens geen vrijblijvende aangelegenheid, maar gebaseerd op het in overheidsland algemeen aanvaarde principe ‘mens

[1] In het liquidatieplan wordt ook ingegaan op de afspraken die gemaakt worden met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug in het kader van het aflopende contract met RMN.

volgt werk' en mogelijk ook juridisch afdwingbaar op grond van de wettelijke bepalingen omtrent 'overgang van onderneming'.

Opheffing van RMN is weliswaar een gescheiden traject, maar de nauwe verbondenheid met het omvormingstraject van het schap SGL is evident. Het is in dit kader goed te weten dat het bestuur van RMN pas over gaat tot effectuering van het liquidatiebesluit als duidelijk is wat de gevolgen voor de taken en het personeel van RMN zijn van de nieuwe samenwerkingsvorm die ons schap en LSD kiest. Indien er niet tijdig is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm voor ons schap, en de implementatie ervan organisatorisch niet is afgerond vóór 1 januari 2023, dan kan RMN per 31 december 2022 niet worden geliquideerd.

Het bestuur van RMN heeft vanuit haar werkgeversverantwoordelijkheid laten weten een besluit van de deelnemers over opheffing uiterlijk op 15 februari 2022 nodig te hebben om het personele traject dat daarna volgt zorgvuldig en tijdig voor 31 december 2022 te kunnen afronden. Dat betekent dus dat het besluit binnen ons schap over de toekomstige samenwerking ook voor 15 februari 2022 genomen moet zijn.

2.4 Relatie met traject Routebureau

In het Routebureau Utrecht werken alle Utrechtse gemeenten en de provincie samen op het terrein van routes en routenetwerken. Gezamenlijk brengen zij ook de kosten voor instandhouding van het Routebureau op. Het Routebureau is nu organisatorisch ondergebracht bij RMN. Dat kan niet meer nu RMN wordt opgeheven. De provincie is bereid het Routebureau organisatorisch onder te brengen in de provinciale organisatie en de betrokken medewerkers van RMN over te nemen om zo frictiekosten te voorkomen. Deze overname zal niet leiden tot een hogere structurele bijdrage voor de Utrechtse gemeenten.

Er speelt in dit kader ook een andere relevante ontwikkeling. Recent is een evaluatie uitgevoerd over het Routebureau; daarin wordt (onder andere) de optie opgenomen is om het Routebureau onder te brengen in een aparte stichting. Dit evaluatierapport wordt op 26 november 2021 besproken in het Bestuurlijk Overleg Routebureau, waarin alle Utrechtse gemeenten deelnemen. Op deze uitkomst kan nu niet vooruitgelopen worden. Vandaar dat met de provincie het overleg plaatsvindt dat zij het Routebureau uiterlijk per 1 januari 2023, en zoveel eerder als mogelijk, opneemt in de provinciale organisatie. Dit tenzij er tijdig eerder in het Bestuurlijk Overleg Routebureau overeenstemming wordt bereikt over het onderbrengen van het Routebureau in een aparte stichting of er een andere oplossing komt, die voor 1 januari 2023 te realiseren is. Met deze 'vangnet-afspraak' blijft enerzijds de ruimte bestaan om eventueel tot een andere door de deelnemers gewenste oplossing voor de organisatorische inbedding van het Routebureau te komen en wordt anderzijds bereikt dat het Routebureau en de medewerkers die daar werken op 1 januari 2023 in ieder geval een organisatorische thuisbasis hebben.

3. Onderzochte scenario's en weging

3.1 Proces van verkenning

Met de Ambtelijke en Bestuurlijke Begeleidingsgroep zijn gesprekken gevoerd over de hoofdlijnen van mogelijke scenario's voor de toekomstige vormgeving van de samenwerking in ons schap. Op basis van deze gesprekken zijn uit een veelheid van scenario's vier scenario's geselecteerd die de basis vormden voor verdere verkenning. In de periode van uitwerken van de toekomstscenario's zijn ook gesprekken gevoerd met verschillende TBO's en andere organisaties die potentieel de rol van uitvoerder kunnen vervullen in de toekomstige samenwerking. Er is oriënterend gesproken met Recreatie Noord-Holland, Leisurelands, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschap Erfgoed Utrecht, Utrechts Landschap, RUD, ODRU, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Deze verdere verkenning heeft geresulteerd in vier hoofdscenario's.

3.2 De vier hoofdscenario's

Er zijn in dit traject vier scenario's uitgewerkt en bestuurlijk besproken en gewogen waarvan de essentie als volgt is:

1. **Scenario 'Basis'**: De GR SGL wordt opgeheven. De gronden, in eigendom van SGL, worden overgedragen naar de grondgebiedgemeenten. De gezamenlijkheid sluit een convenant met een uitvoerende partij voor het uitvoeren van de taken. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoering door de uitvoerende partij te monitoren.

2. **Scenario 'Basis+'**: De GR SGL blijft bestaan, zij het mogelijk in een andere variant (zoals beschreven in de Wgr). De gronden, nu in eigendom van SGL, blijven in eigendom van het schap. De gezamenlijkheid sluit een DVO met de uitvoerende partij voor het uitvoeren van de taken die RMN nu uitvoert. Anders dan in het oorspronkelijke uitgangspunt, zal er bij het onderbrengen van alle taken bij een uitvoerende partij geen noodzaak bestaan om naast de GR nog een stuurgroep op te richten. De GR gaat het opdrachtgeverschap zelf invullen.

3. **Scenario 'TBO'**: De GR wordt opgeheven. Een TBO neemt grondeigendom over, en daarmee de gehele taakuitvoer. Bij volledige overdracht van gronden wordt ook zeggenschap over de gebieden overgedragen. Er is hier in principe geen sprake meer van samenwerking tussen deelnemers, maar van overdracht van gebieden aan een nieuwe eigenaar. Deelnemers hebben slechts door bestemmingsplannen, en wellicht een bestuursovereenkomst, invloed op de ontwikkeling van de overgedragen gebieden.

4. **Scenario 'nul'**: De GR SGL wordt opgeheven en alle gronden worden overgedragen aan de grondgebiedsgemeenten. De aan deze gronden verbonden taken worden door de betreffende gemeente zelf uitgevoerd. De samenwerking richt zich op het in stand houden van de recreatieve functies, de samenhang tussen de gebieden en de inbreng van de benodigde middelen. Hiertoe wordt een stuurgroep tussen alle betrokken samenwerkingspartners opgericht.

De uitwerking van de scenario's en de weging per scenario is opgenomen in bijlage B.

3.3 De keuze voor scenario Basis+

De bovengenoemde scenario's zijn door ons bestuur uitputtend besproken en beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid.

We hebben unaniem geconstateerd dat scenario 'nul' niet wenselijk is. Dit zou immers betekenen dat de bestuurlijke samenwerking zou verdwijnen, waarmee ook de basis voor de provinciale financiële bijdrage vervalt. Bovendien zouden eigendommen moeten worden verdeeld en zou elke gemeente en provincie zelf verantwoordelijk worden voor de taakuitvoering, wat tot kwetsbaarheid en inefficiency leidt en gemeentegrens-overschrijdende samenwerking bemoeilijkt.

Voor scenario 'TBO' geldt dat de wenselijkheid mede afhankelijk is van de voorwaarden waartegen een TBO de gronden wil overnemen. De TBO's Staatsbosbeheer en Landschap Erfgoed Utrecht, die interesse toonden voor de taakuitvoer (voor een groot deel van de gebieden of alle gebieden) van SGL, lieten weten beide niet te opteren voor het overnemen van gebieden. Dat is: in ieder geval niet binnen een periode van enkele jaren. Dit maakt dat het scenario TBO, waarbij gronden worden overgedragen aan een TBO, niet haalbaar is.

We oordeelden voorts dat de scenario's 'Basis' en 'Basis+' het meest wenselijk zijn vanuit het oogpunt van continuering van de samenwerking en gedeeld opdrachtgeverschap. Het scenario 'Basis+' heeft daarbij voordelen ten opzichte van scenario 'Basis'. Het in stand houden van de huidige publieke samenwerkingsvorm in een GR biedt het voordeel dat de samenwerking op de gemeente-grensoverschrijdende recreatietaken robuust blijft, de gronden in gezamenlijk eigendom blijven, de raden en staten positie houden waarmee democratie legitimatie gediend is, de financiële stromen en ook de solidariteit geborgd blijven en één gebundelde opdracht voor de taakuitvoering aan een derde partij gegeven kan worden.

Binnen beide scenario's ('Basis' en 'Basis+') is het vervolgens de vraag of de taakuitvoering wordt belegd bij een of meerdere deelnemers of bij een of meerdere TBO's. Aanvankelijk ging de aandacht – naar aanleiding van de richtinggevende uitspraken – uit naar een centrumconstructie met de Provincie Utrecht of een andere deelnemer als taakuitvoerder. Gaandeweg werd duidelijk dat de betrokkenheid van een TBO bij de taakuitvoering bestuurlijk de voorkeur genoot, vanwege daar aanwezige kennis en ervaring, en de mogelijkheid een strikte scheiding in het opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap aan te brengen.

Aanvullend is door meerdere gemeenten verzocht om te onderzoeken of m.b.t. hun 'natte' taken samenwerking kon worden gezocht met LSD. Ten aanzien hiervan is geconcludeerd dat dit veel onderzoek en overleg vergt en dat het niet haalbaar is dat af te ronden binnen de tijdsspanne die tot de gemeenteraadsverkiezingen resteert voor de besluitvorming over de toekomstige samenwerking. Niettemin blijft het onderwerp op de bestuurlijke agenda staan met de bedoeling het gesprek hierover komend jaar voort te zetten. Dat hebben wij zo ook afgesproken met het bestuur van LSD.

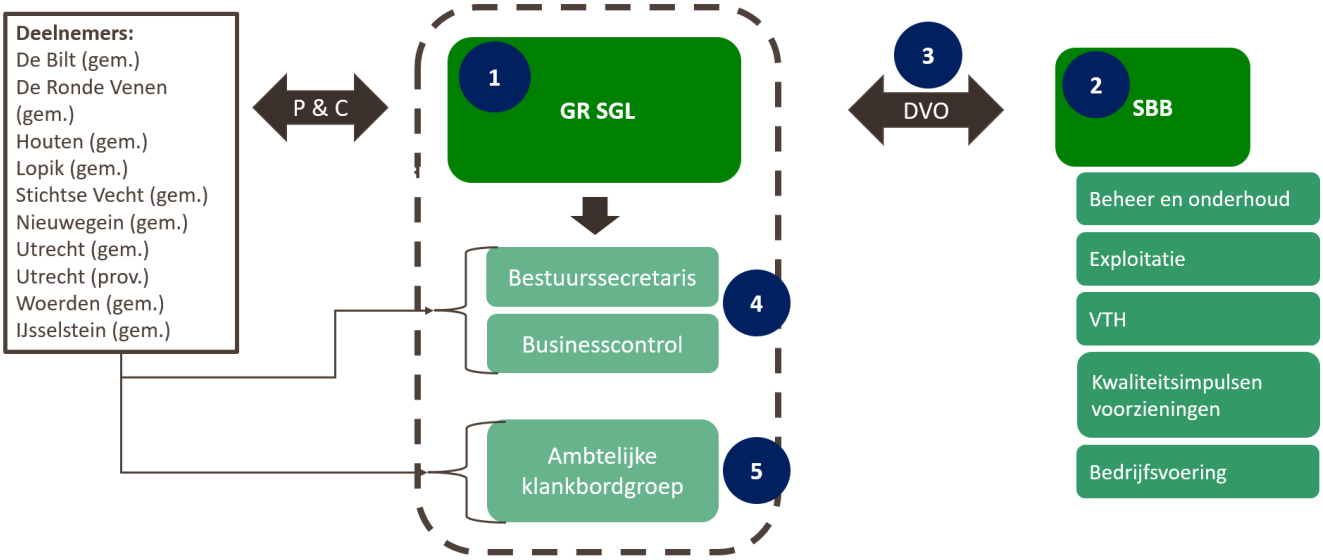
Uit de gesprekken met TBO's is Staasbosbeheer als meest gerede partij uit de bus gekomen om te onderzoeken of de taken die RMN nu voor ons schap uitvoert daar ondergebracht kunnen worden en welke condities dan gelden. Staatsbosbeheer heeft zich bereid getoond de taakuitvoering van het schap op zich te willen nemen, er vanuit gaande dat we het over de condities eens kunnen worden. Ten opzichte van taakuitvoering door een centrumdeelnemer biedt het kiezen van een TBO als opdrachtnemer het voordeel dat er een helder onderscheid ontstaat tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap en dat het van de opdrachtgever-opdrachtnemer-relatie professioneel en zakelijk kan worden ingericht. Staatsbosbeheer voert binnen de Provincie Utrecht al vergelijkbare werkzaamheden uit als RMN (hoewel Staatsbosbeheer beheer en onderhoud van 'natte' terreinen tot op heden alleen uitvoert in andere provincies), de organisatie werkt reeds samen met RMN en heeft beheergebieden in eigendom die grenzen aan de beheergebieden van de schappen. Dit laatste is ook een van de redenen dat Staatsbosbeheer zich bereid toont de taakuitvoering voor schapsgebieden onder

nader overeen te komen condities over te nemen. Staatsbosbeheer is bovendien in staat om niet alleen werk maar ook medewerkers over te nemen tegen arbeidsvoorwaarden die vergelijkbaar zijn met de huidige bij RMN. Staatsbosbeheer is namelijk ook een publieke partij, wat de overgang van medewerkers van RMN met hun werk vergemakkelijkt.

Alles afwegende hebben wij besloten scenario Basis+ aan u voor te leggen als de meest wenselijke en haalbare toekomstige vorm voor de samenwerking. Deze samenwerkingsvorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

4. Kernelementen van het voorstel

De samenwerkingsvorm die wordt voorgesteld is het scenario 'Basis+', nader uitgewerkt. De elementen van deze samenwerkingsvorm, zoals schematisch weergegeven in onderstaande afbeelding, worden hierna per onderdeel toegelicht.



Voorgesteld wordt om samenwerking binnen het schap te richten op het beheer van de eigendommen en het invullen van het opdrachtgeverschap naar de uitvoerende partij, die volledig verantwoordelijk wordt voor de taakuitvoering op het terrein van beheer en onderhoud, exploitatie, VTH, kwaliteitsimpulsen voorzieningen en bijbehorende bedrijfsvoering (**element 1**). Dit opdrachtgeverschap richt zich op het stellen van de kaders voor de taakuitvoering en het managen van de DVO die afgesloten wordt. Deze taken van het schap bestuur zijn naar hun aard beleidsarm. Strategische beleidsonderwerpen maken geen onderdeel uit van de taken van het schap. Deze wezenlijke verandering van taken is terug te zien in een lichter bestuursmodel, met een in omvang kleiner bestuur en minder bestuursvergaderingen met minder agendapunten. De bestuurskosten liggen daardoor lager dan nu. Deze wezenlijke verandering betekent een trendbreuk met de huidige manier van werken en sluit aan bij de richtinggevende uitspraken die begin 2021 zijn gedaan.

De toekomstige samenwerking krijgt vorm in een juridisch zo licht mogelijke publiekrechtelijke vorm (hierna: de Regeling), waarin alle 9 gemeenten en de provincie Utrecht blijven deelnemen, zeggenschap houden en een financiële bijdrage blijven betalen. Dit is van belang met het oog op het beheer van het gemeenschappelijk eigendom van de gebieden, om de uitvoering van de VTH-taken binnen het gehele gebied van het schap op een eenduidige wijze te doen en om als collectief van deelnemers gezamenlijk opdracht te verlenen aan één externe partij voor de taakuitvoering voor het gehele gebied. Bovendien blijft zo sprake van een publieke en solidaire grondslag onder de samenwerking. Dat draagt bij aan stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking.

Voorgesteld wordt om te opteren voor Staatsbosbeheer als taakuitvoerder voor het grootste deel van de schapstaken (**element 2**). Dat wil zeggen: Staatsbosbeheer neemt de taken a) beheer en onderhoud, b) toezicht en handhaving, c) verbeteren van bestaande bestemmingen met kwaliteitsimpulsen, d) exploitatie en e) en het hierbij behorende deel van de bedrijfsvoering op zich. Ten aanzien van dat laatste valt te denken aan

contractbeheer en contractmanagement, ondersteuning bij de aanbesteding van onderhoudswerken, registratie van financiën en de onderhoudsstaat van eigendom, etc. Een deel van de huidige bedrijfsvoeringtaken van RMN, zoals de directeursfunctie, vervalt bij opheffing van RMN.

Strategische ontwikkeling (de uitbreiding en het verbinden van gebieden) blijft geregeld via het programma Groen Groeit Mee. Dit wordt geen taak van Staatsbosbeheer. Voor zover er nog besluiten van het bestuur nodig zijn over beleidsaspecten die te maken hebben met de eigendommen worden deze voorbereid door de bestuurssecretaris, in samenspraak met de ambtelijke klankbordgroep. SBB kan hier vanuit de uitvoeringspraktijk input voor aanleveren. Staatsbosbeheer is dus – met inachtneming van nader in de DVO vast te leggen handelingsruimte met betrekking tot de taakuitvoering – 'slechts' uitvoerder.'

Het voordeel van Staatsbosbeheer als taakuitvoerder voor (vrijwel) het gehele takenpakket van het schap is dat zij zodoende één centraal aanspreekpunt kent voor de recreant en afnemer. Bovendien kunnen aanbestedingstechnische risico's beperkt worden omdat Staatsbosbeheer ook een publieke organisatie is. Het zijn van een publieke partij heeft mogelijk ook het voordeel dat er geen BTW hoeft te worden afgedragen. Beide aspecten worden de komende maanden nader onderzocht en worden door ons als bestuur SGL mee gewogen bij de besluitvorming in juni 2022 om met Staatsbosbeheer een samenwerking aan te gaan en een DVO te sluiten.

Gezien de kansrijkheid van deze optie zullen wij als bestuur, samen met het bestuur van RMN, op korte termijn een intentieovereenkomst tot onderzoek met SBB sluiten. Deze is als bijlage 2 ter kennisgeving bijgevoegd. Op basis van deze intentieovereenkomst wordt een onderzoek gestart naar uitvoering door SBB van de taken voor het schap die nu door RMN uitgevoerd worden, de condities die SBB daaraan verbindt en wat het betekent voor het RMN-personeel. Deze intentieovereenkomst schept geen verplichtingen van ons schap tegenover SBB, anders dan dat we ons gezamenlijk inspannen om binnen de afgesproken periode een adequaat onderzoeksresultaat op te leveren als basis voor de besluitvorming die daarna volgt. Tegelijkertijd sluiten we deze intentieovereenkomst niet zo maar; we hebben er alle vertrouwen in dat we met Staatsbosbeheer tot goede afspraken kunnen komen. Wij streven ernaar dit gezamenlijke onderzoek vóór 1 juni 2022 af te ronden en op basis van de uitkomsten daarvan in ons AB voor 30 juni 2022 een besluit te nemen over het aangaan van de samenwerking met SBB. Zodat de resterende tijd tot 1 januari 2023 kan worden gefocust op het afsluiten van de DVO en het voorbereiden van de transitie van taken en medewerkers. Wij houden u hiervan op de hoogte.

Het bestuur van de Regeling heeft op dit onderdeel straks als voornaamste taak het vervullen van de rol van opdrachtgever tegenover Staatsbosbeheer als beoogd uitvoerder in naam van de deelnemers (**element 3**). De bedoeling is dit vorm te geven in een DVO, die wordt afgesloten tussen ons schap en Staatsbosbeheer. Daarin worden duidelijke prestatieafspraken gemaakt over het takenpakket en de condities van uitvoering door Staatsbosbeheer waardoor er meer grip op de efficiëntie van de taakuitvoering ontstaat.

Voorgesteld wordt om de taken van de businesscontroller en de bestuurssecretaris niet onder te brengen bij Staatsbosbeheer (**element 4**). De voornaamste redenen om deze taken niet bij Staatsbosbeheer te beleggen zijn dat er zo schaps-controle en -toezicht op de uitvoering van de DVO wordt geborgd en dat de scheiding tussen de verantwoordelijkheden van opdrachtgever (het schap) en opdrachtnemer (SBB) helder blijven. Een van beide functionarissen zal de rol van materieel opdrachtgever tegenover Staatsbosbeheer vervullen, in mandaat van het schap als formeel opdrachtgever. De businesscontroller stelt de P&C-documenten voor het schap op; dat zijn de jaarrekening en de begroting.

Personele kosten voor deze functies worden door het schap betaald aan de deelnemer die het personeel in kwestie beschikbaar stelt. De provincie Utrecht heeft zich bereid verklaard de functies van businesscontroller

en bestuurssecretaris in te vullen. Wij voeren hierover inmiddels overleg met de provincie en hebben alle vertrouwen in een goede afloop.

Voorgesteld wordt om een vaste ambtelijke klankbordgroep in te stellen waarin alle schapsdeelnemers ambtelijk vertegenwoordigd kunnen zijn (**element 5**). Deelname hieraan heeft geen verplichtend karakter voor de deelnemers. Het is aan hen om hierin een eigen keus te maken. Het doel van deze klankbordgroep is het ondersteunen en optreden als klankbord voor de bestuurssecretaris en de businesscontroller. Door deel te nemen in de klankbordgroep worden de deelnemers ambtelijk goed betrokken bij het werk van het schap en kunnen zij hun bestuurders adequaat adviseren. De klankbordgroep komt periodiek bijeen met de bestuurssecretaris en businesscontroller.

5. Consequenties

5.1 Wat lossen we met dit voorstel op en wat wordt er anders t.o.v. de huidige situatie?

De voorgestelde samenwerkingsvorm, zoals in paragraaf 4 gepresenteerd, biedt oplossingen voor de problemen die door de deelnemers van SGL worden ervaren in het huidige construct. We lichten deze toe.

Een eerste probleem in de huidige samenwerking is het gebrek aan **bestuurlijke grip** op de taakuitvoering. De huidige samenwerkingsvorm kent een dubbele GR – te weten: SGL én de GR bedrijfsvoeringsorganisatie RMN. De GR RMN brengt een extra bestuurslaag met zich mee die resulteert in verminderde bestuurlijke grip vanuit u als deelnemers in SGL op de taakuitvoering. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door de GR RMN op te heffen en SGL directe verantwoordelijkheid te geven voor de taakuitvoering en de opdrachtverlening aan Staatsbosbeheer als de beoogde uitvoerende partij. U bent daar via uw vertegenwoordiger in het bestuur bij betrokken.

In het verlengde van het eerste probleem speelt het ontbreken van **een zuivere opdrachtgevers-opdrachtnemersrelatie omdat** SGL ook eigenaar is van RMN. Dit betekent dat het voor bestuurders moeilijk is rollen en verantwoordelijkheden in SGL en in RMN te onderscheiden en te scheiden. In de nu voorgestelde samenwerkingsvorm is sprake van een zuivere opdrachtgeversrol (het schap) en opdrachtnemersrol (SBB). Dat maakt zakelijke sturing op de uitvoering en geleverde prestaties eenvoudiger.

Naast de bestuurlijke grip op de taakuitvoering ontbreekt het ook aan grip op de **financiën**. Er zijn in de huidige samenwerking geen heldere afspraken omtrent de taakuitvoering door RMN en het kwaliteitsniveau ervan vastgesteld. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt dit opgelost door het afsluiten van een DVO met Staatsbosbeheer, waarin heldere dienstverleningsafspraken worden gemaakt. Hierdoor ontstaat meer grip op de prijs-kwaliteitverhouding en de efficiency.

Een ander gesignaleerd probleem in de huidige samenwerking is het gebrek aan **robuustheid van de taakuitvoerende organisatie**. RMN is een relatief kleine en daardoor kwetsbare en dure organisatie waarin uitval van kritieke functies bovendien niet zomaar opgevangen kan worden door de organisatie. Dit wordt versterkt door het feit dat de gegevensadministratie binnen RMN niet optimaal is georganiseerd waardoor een grote afhankelijkheid ontstaat van de kennis die werknemers ‘in hun hoofd’ hebben. In de nieuwe samenwerkingsvorm treedt Staatsbosbeheer op als taakuitvoerder. Staatsbosbeheeris een grote organisatie die soortgelijke taken als die voor de schappen op vele andere plekken in Nederland uitvoert en eventuele personele schommelingen kan ondervangen.

Door te kiezen voor een grote, robuuste uitvoeringsorganisatie ontstaan ook kansen op verlaging van de uitvoeringskosten, met name de ‘overhead’ kosten. De kosten van de huidige samenwerkingsvorm, specifiek de **‘overhead’ kosten** van RMN, worden in de huidige samenwerkingsvorm immers als problematisch ervaren. In de voorstelde samenwerkingsvorm wordt een deel van deze kosten verlaagd door het wegvallen van RMN. Hierdoor verdwijnen naast bijbehorende bestuurskosten ook een deel van de administratiekosten. ‘Overhead’ kosten worden in de nieuwe samenwerkingsvorm zo beperkt mogelijk gehouden door deze taken zoveel mogelijk te onder te brengen bij Staatsbosbeheer, die deze in haar bestaande administratieve apparaat incorporeert. Enkel de functies van de controller en de bestuurssecretaris blijven actief voor het schap. De financiële consequenties zijn beschreven in paragraaf 5.

Een belangrijk ervaren probleem in de huidige samenwerking is voorts de **bestuurlijke drukte**: teveel bestuursvergaderingen en te lange agenda’s. In de voorgestelde samenwerkingsvorm wordt deze bestuurlijke drukte aanzienlijk verminderd door twee factoren: 1. door het wegvallen van RMN en haar bestuur, 2. door een

juridisch zo licht mogelijke inrichting van het bestuursmodel, waarin alle 9 gemeenten en de provincie Utrecht blijven deel nemen, zeggenschap houden en een financiële bijdrage blijven betalen. Hoe dit er uit ziet is uitgewerkt in bijlage 1. . Daarbij zal de betrokkenheid van de raden en staten, naast de formele rol met betrekking tot de P&C-documenten, bij de inhoud van het werk van het schap op een manier invulling krijgen.

Een aanvullend voordeel van de voorgestelde samenwerkingsvorm is tot slot dat de **ambtelijke betrokkenheid** vanuit de deelnemers bij het werk van het schap goed wordt geborgd door het instellen van de ambtelijke klankbordgroep. Dit verhoogt ook de kwaliteit van de advisering binnen de deelnemers.

Bij dit alles is van belang dat wij ons als bestuur SGL en als deelnemers realiseren dat deze nieuwe samenwerkingsvorm een trendbreuk is met hoe het nu gaat en dus ook om een cultuurverandering binnen de samenwerking vraagt, waar we samen aan moeten werken.

5.2 Financiële consequenties

Voor de berekening van de financiële consequenties wordt onderscheid gemaakt in

a) de incidentele kosten van de omvorming en
b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel.

Ad a) Incidentele kosten van de omvorming

Voor de incidentele kosten van de omvorming gaan we in de eerste plaats uit van het aandeel SGL in de liquidatiekosten van RMN. Dit is een bedrag van € 0,86 miljoen. Zie voor de verantwoording en verdeling van deze kosten paragraaf 2.3.

Daarnaast wordt een bedrag van € 0,25 miljoen geraamd aan incidentele kosten die samenhangen met de omvorming van het schap zelf. Daarbij gaat het om onderzoekskosten, opstartkosten en inrichtingskosten die in de besluitvormingsvoorbereiding worden gemaakt en die de nieuwe uitvoeringsorganisatie en de provincie Utrecht (als kandidaat gastheer voor de ondersteuningseenheid) maken en mogelijk doorbelasten aan ons schap[2].

Het totaal van de incidentele kosten voor de omvorming wordt daarmee voor ons schap geraamd op € 1,11 miljoen. In bijlage C bij dit voorstel is de verdeling van deze kosten over onze deelnemers opgenomen. Deze kosten worden gedekt op de begroting van ons schap in het jaar waarin de financiële verplichting voor deze kosten daadwerkelijk wordt aangegaan (2022) en zullen in de begrotingswijziging van september 2022 onder verwijzing naar dit voorstel worden verwerkt.

Ad b) de structurele effecten op de begroting van de deelnemers na implementatie van dit voorstel

Voor een berekening van de structurele effecten is op dit moment nog niet voldoende informatie beschikbaar. Hiervoor is een aanbod van de beoogde uitvoerder(s) van de beheer- en ander taken nodig. Desalniettemin kan een zeer globale raming van de structurele effecten worden gemaakt door uit te gaan van een gelijkblijvend saldo van baten en laten op de primaire taken en een reële besparing op de overheadkosten in de toekomstige begroting. Hierna wordt dit toegelicht.

De begroting 2021 voor SGL ziet er op de 5 programma's als volgt uit (bedragen x € 1.000):

Tabel 1. Programmabegroting 2021 SGL

SGL	SGL Lasten (huidig)	SGL Lasten (nieuw)	Verschil huidig - nieuw
P1 Beheer en onderhoud	€ 1.532	€ 1.532	€ 0
P2 Toezicht en handhaving	€ 546	€ 546	€ 0
P3 Ontwikkeling	€ 19	€ 19	€ 0
P4 Exploitatie	€ 2.099	€ 2.099	€ 0
P5 Overhead	€ 2.461	€ 1.800	€ -661

[2] Onderdeel zijn de kosten voor externe begeleiding van het besluitvormingsproces en voor een eventuele projectleider/ kwartiermaker van de nieuwe governance.

TOTAAL	€	6.657	€	5.996	€	-661

De exploitatie van SGL is onderverdeeld in de twee gescheiden onderdelen SGL-A (lasten € 4,9 miljoen) en SGL-B (voormalig VVP, lasten € 1,8 miljoen), totaal lasten € 6,7 miljoen. Wanneer in de nieuwe samenwerkingsvorm de overhead wordt verlaagd van de huidige 37% naar 30% (dit is een aanname), ontstaat een structureel voordeel van € 0,66 miljoen op de totale lasten (10% van het totaal). Dit voordeel kan geheel of gedeeltelijk worden ingezet voor de noodzakelijke kwaliteitsimpuls op de taakuitvoering.

De overheadkosten in de nieuwe situatie bestaan uit twee componenten:

- de eigen kosten van het schap voor de bestuursondersteuning en het vormgeven van het opdrachtgeverschap namens de deelnemers van het schap naar Staatsbosbeheer wordt vormgegeven (secretarisfunctie en controllersfunctie voor het opstellen van de P&C-documenten). Doordat er geen inhoudelijke eigenaarsvergaderingen meer zijn (omdat slechts via een DVO wordt gestuurd en verantwoord) kan de nieuwe samenwerking volstaan met 0,1 f.t.e. voor de bestuurssecretaris en 0,1 f.t.e. voor de businesscontroller. Dit is veel minder dat nu aan ons schap via de verdeelsleutel voor deze functies door RMN wordt doorbelast.
- de overhead doorbelasting van de nieuwe opdrachtnemer (SBB). Omdat we het aanbod van SBB nog niet kennen moet een aanname worden gedaan over de omvang van de overhead die SBB doorbelast in haar tarieven voor de uitvoering van de taken. 30% lijkt hiervoor een reële aanname.

Indien dit structurele voordeel wordt gerealiseerd, is bij de eerder berekende incidentele kosten van € 1,11 miljoen sprake van een terugverdientijd van afgerond 2 jaar. Naar de mate waarin het lukt meer medewerkers met hun werk mee over te laten gaan naar Staatsbosbeheer zullen daarmee de eenmalige liquidatiekosten afnemen[3].

5.3 Overige consequenties

Momenteel zijn de provincie en de gemeente Utrecht in gesprek over een uitruil van hun financiële bijdrage voor ons schap en LSD. De reden hiervoor is dat de gemeente Utrecht per 1 januari 2023 uit LSD wil treden gezien het geringe belang dat zij bij dit schap heeft. De uitruil betekent dat waar de gemeente Utrecht niet meegaat in de nieuwe samenwerking voor de LSD, de gemeente Utrecht meer verantwoordelijkheid en middelen toebedeelt aan de toekomstige samenwerkingsvorm voor SGL. Gelijktijdig maakt de provincie Utrecht de omgekeerde beweging. Een lagere bijdrage aan SGL en een hogere bijdrage in LSD. Daarmee kan de Provincie Utrecht meer invloed uitoefenen op de opgave in LSD, inclusief daarbij de verwevenheid met de Natura 2000. De stad is omgekeerd meer betrokken bij de regionale opgave die de stad betreffen. In concreto: de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht aan LSD (ca € 185.000 per jaar) gaat naar SGL en de provincie verlaagt haar bijdrage in SGL met eenzelfde bedrag en verschuift deze naar LSD. Deze beweging heeft geen gevolgen voor de stemverhouding in ons Algemeen bestuur. Bovendien blijft de gemeente Utrecht bijdragen in de liquidatiekosten van RMN. De gemeente en de provincie hebben hier inmiddels op bestuurlijk niveau overeenstemming over bereikt; definitieve besluitvorming vindt in het kader van dit bredere voorstel plaats.

[3] Dat wil niet per definitie zeggen dat daarmee ook de structurele kosten toenemen die Staatsbosbeheer in rekening gaat brengen bij het schap voor de uitvoering van de taken.

6. Risico's en onzekerheden

6.1 Het afhaken of later kunnen instappen van Staatsbosbeheer

Een belangrijk risico is het afhaken of later kunnen instappen van Staatsbosbeheer als taakuitvoerder voor (een deel van) de schapsgebieden. Het is mogelijk dat Staatsbosbeheer de taakuitvoer organisatorisch niet uitvoerbaar acht – bij specificering van werkzaamheden en budget – of omdat de door het schapsbestuur gewenste taakuitvoer te weinig aansluit bij de beleidsdoelstelling van Staatsbosbeheer. Ook kan het zijn dat we geen, of niet tijdig, overeenstemming bereiken over de condities die Staatsbosbeheer stelt aan de taakuitvoering of het overnemen van RMN-personeel.

Staatsbosbeheer is een publieke partij, die vergelijkbare arbeidsvoorwaarden kan bieden voor het van RMN over te nemen personeel. Een andere publieke partij die het gehele takenpakket van SGL op zich kan nemen is niet gevonden. Er is op dit moment ook geen alternatieve TBO of marktpartij in beeld die dit zou kunnen.

Het uiteindelijke risico, bij afhaken van Staatsbosbeheer, is dat er geen uitvoeringsorganisatie gereed staat voor taakovername per 1 januari 2023. Er zijn dan twee alternatieven: óf RMN blijft bestaan, óf RMN wordt toch opgeheven en de deelnemers zullen de taakuitvoering alsnog zélf moeten organiseren (scenario 'nul'). In dat laatste geval kunnen -een deel van de- deelnemers ook besluiten hun krachten op dit punt in een door hen te bepalen vorm te bundelen. Dat is dan aan hen.

6.2 Aanbestedingsrisico

Het aangaan van een samenwerking met Staatsbosbeheer, is niet geheel zonder aanbestedingsrechtelijk risico. Vooralsnog willen wij gebruik maken van de uitzonderingsgrond van het alleenrecht omdat wij dat zien als de route met de minste risico's. Aandachtspunt daarbij is of er sprake is van een in het Europese verdrag genoemde uitzondering (openbaar gezag, orde, gezondheid en veiligheid) óf een zogenaamde 'dwingende reden van algemeen belang'. Onderbouwd kan worden dat een gecombineerde taakuitoefening waarin VTH-taken en beheerstaken vanuit één hand worden verricht, een dwingende reden kan vormen.
Het aanbestedingsrisico moet bovendien worden geduid in het perspectief van de beperkte mogelijkheden om voor RMN een andere oplossing te vinden. Hierbij is van belang dat Staatsbosbeheer een publieke partij is die als enige partij in staat is om medewerkers op lange termijn vergelijkbare arbeidsvoorwaarden te bieden. Daarbij komt dat geen 'werk' van de markt wordt gehaald. Ook nu worden de taken door een publieke partij uitgevoerd. De aard van het takenpakket, specifiek de VTH-taken, maakt dat private partijen de taken niet uit kunnen voeren of tegen aantrekkelijke condities willen uitvoeren. Een afspraak waarbij gestuurd kan worden via een DVO met Staatsbosbeheer als solide publieke partij is dan feitelijk ook om deze reden de enige mogelijkheid met perspectief op een toekomstbestendige en robuuste taakuitvoering.
Er zijn vergelijkbare casussen waarin Staatsbosbeheer taken is gaan uitvoeren voor publieke organisaties, onder andere voor de provincie Zuid-Holland en gemeenten in deze provincie. Wij zullen in het onderzoek met Staatsbosbeheer verkennen welke vormgeving daar gekozen is en nagaan of deze ook bruikbaar is in onze situatie.

6.3 Niet plaatsbaar personeel

De inzet is dat het huidige personeel van RMN wiens werk over gaat naar Staatsbosbeheer ook mee gaat naar Staatsbosbeheer volgens het uitgangspunt 'mens volgt werk'. Hetzelfde geldt voor het personeel van het Routebureau naar de provincie. Daarnaast doen wij een beroep op de deelnemers om bij vacatures aandacht te hebben voor kansen voor RMN-medewerkers. Mocht het onverhoopt zo zijn dat personeel niet overgedragen kan worden dan blijven de liquidatiekosten navenant hoog en daarbij ook de eenmalige bijdrage in deze kosten van ons schap.

6.4 Geen samenhangende besluitvorming

Zoals al vermeld is effectuering van het opheffingsbesluit van RMN pas mogelijk indien ook bij de parallelle trajecten van ons schap, LSD en Routebureau is besloten over een nieuwe samenwerkingsvorm respectievelijk nieuwe organisatie en duidelijk is welke medewerkers en contracten met hun werk mee over kunnen naar een andere organisatie. Risico is dat RMN niet op 31 december 2022 kan worden geliquideerd als er in deze drie trajecten geen alternatieve organisatie gereed staat voor taakovername met bijbehorend personeel.

7. Planning van het vervolgproces

Om tot ordentelijke en rechtsgeldige besluitvorming te komen volgen wij onderstaand stappenplan.

Tabel 2: Proces vanaf instemming met voorstel door DB en AB SGL

Stap:	Datum:
Stap 1: AB doet het voorstel aan de deelnemers	**1 nov.**
Stap 2: Voorstellen toelichten in Raadsklankbordgroep	**Medio nov.**
Stap 3: Deelnemers behandelen het voorstel (colleges, raden, GS, PS) en informeren DB over de uitkomst	**1 feb.**
Stap 4: DB doet voorstel aan AB om besluit definitief te maken	**2 feb.**
Stap 5: AB maakt besluit definitief	**15 feb.**

Uiterlijk 15 februari 2022 stellen wij, als algemeen bestuur, vast of u instemt met de voorstellen voor de nieuwe samenwerkingsvorm en of het vereiste 2/3de meerderheidsbesluit door u als deelnemers in SGL genomen is met betrekking tot de nieuwe tekst van de Regeling.

Voor de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm zal de planning vanaf 1 maart 2022 nog nader worden gespecificeerd. De hoofdlijnen hiervan zijn als volgt. Met ingang van 1 november 2021 wordt gestart met het onderzoek dat in de intentieovereenkomst met Staatsbosbeheer wordt afgesproken. Dit onderzoek loopt dus parallel aan de besluitvorming zoals in bovenstaande stappen beschreven. De uitkomsten van dit onderzoek zullen uiterlijk 1 juni 2022 ter besluitvorming aan het AB worden voorgelegd. Het AB beslist vervolgens voor 30 juni 2022.

De tweede helft van 2022 zal vervolgens worden gebruikt voor: a. het inregelen van de nieuwe bestuurlijke constellatie en b. taakoverdracht naar Staatsbosbeheer, zodat er op 1 januari 2023 een organisatie gereed staat die de taken van het schap SGL adequaat kan uitvoeren.

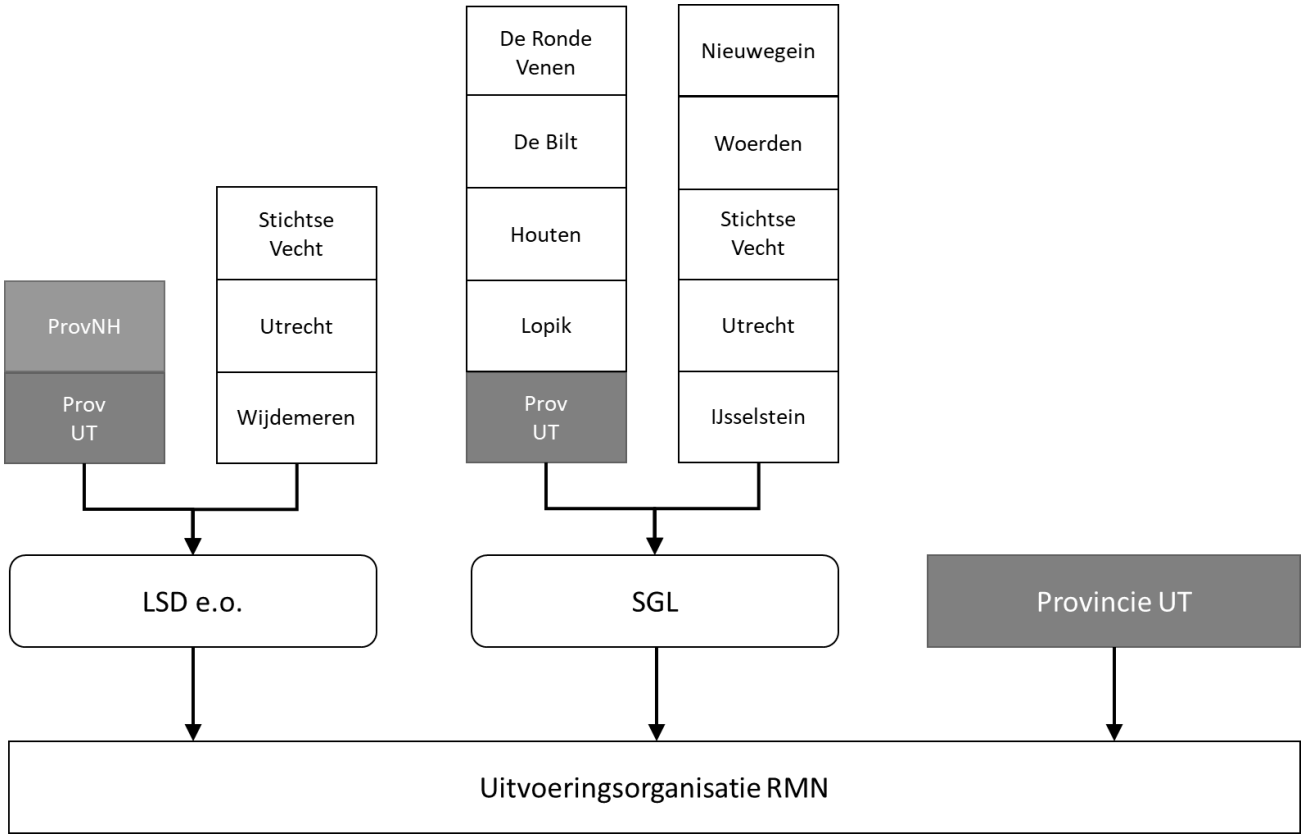
Bijlage A: Beschrijving van de huidige situatie

Recreatieschap Stichtse Groenlanden is een gemeenschappelijk regeling waaraan 9 gemeenten (De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Stichtse Vecht, Nieuwegein, Utrecht, Woerden en IJsselstein) en de Provincie Utrecht deelnemen. SGL heeft, als openbaar lichaam, zowel een algemeen als een dagelijks bestuur. De regeling is een raadsregeling, hetgeen het schap voorziet van verordenende bevoegdheid.

Het recreatieschap SGL heeft twee programma's, SGL-A en SGL-B, die een gescheiden begroting kennen. Programma B was tot 2017 een eigen schap (Vinkeveense Plassen) waarvan, naast De Ronde Venen, ook de gemeente Amsterdam deelnemer was. Na uittreden van de gemeente Amsterdam is De Ronde Venen toegetreden tot Stichtse Groenlanden als SGL-B.

Het recreatieschap SGL is deelnemer in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). RMN heeft daarnaast twee andere deelnemers, te weten: het Plassenschap Loosdrecht e.o. (LSD), en de provincie Utrecht. RMN is bedoeld als personeelsorganisatie van de recreatieschappen SGL en LSD, en heeft daarom geen eigendommen.

Figuur 1: Huidige situatie



RMN voert aldus de taken uit van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Stichtse Groenlanden. Naast de reguliere taken van de schappen voert RMN taken uit voor het Routebureau en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH). Het Routebureau is als werkeenheid ondergebracht bij RMN.

De taken van SGL, waarvoor RMN de uitvoering verzorgt, zijn als volgt te onderscheiden:

- Beheer en onderhoud;
- Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving;
- Exploitatie;
- Bestaande bestemmingen verbeteren met kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling);
- Bedrijfsvoering, communicatie en bestuursondersteuning.

Exploitatie heeft betrekking op het contractbeheer en het beheer van inkomsten door exploitatie van schapsgronden en -eigendommen. Hieronder vallen onder meer: verpacht, verhuur van gebouwen (kiosk, restaurant, etc.) of terreinen (vissen, hondenuitlaat, evenementen, etc.) en sluisgelden.

Kwaliteitsimpulsen (ontwikkeling) hebben betrekking op het verbeteren van de terreinen uitgaande van de bestaande bestemmingen. Dit is te onderscheiden van strategische ontwikkeling, wat gaat over de uitbreiding en het verbinden van gebieden of het veranderen van de bestemming. Deze taak is niet belegd bij RMN maar wordt geregeld door het programma Groen Groeit Mee, waarin alle schapsgemeenten deelnemen.

Recreatie Midden Nederland kent voorts in de vastgestelde begroting van 2021 een formatie van 45,05 f.t.e. Hiervan behoort 13,90 f.t.e. tot de overheadfuncties directie en bedrijfsvoering (30%). De begroting 2021 voor SGL ziet er op de 5 programma's als volgt uit (bedragen x € 1.000):

Tabel 3. Programmabegroting 2021 per schap

SGL	SGL Lasten	SGL Baten	SGL Saldo
P1 Beheer en onderhoud	€ 1.532	€ 1.231	€ -301
P2 Toezicht en handhaving	€ 546	€ 438	€ -107
P3 Ontwikkeling	€ 19	€ 16	€ -4
P4 Exploitatie	€ 2.099	€ 3.004	€ 905
P5 Overhead	€ 2.461	€ 1.977[4]	€ -484
TOTAAL	€ 6.657	€ 6.666	€ 9

De exploitatie van SGL is onderverdeeld in de twee gescheiden onderdelen SGL-A (lasten € 4.881) en SGL-B (voormalig VVP, € 1.775).

[4] Begroting 2021 SGL

Bijlage B: Weging van de drie afgevallen scenario's

In paragraaf 3 van voorliggend voorstel zijn vier scenario's beschreven: 'Basis', 'Basis+', 'TBO' en 'nul'. In paragraaf 4 wordt het scenario Basis+ als voorkeursvariant uitgewerkt. In deze bijlage worden de kernelementen, consequenties en overwegingen van de andere drie afgevallen scenario's in meer detail toegelicht.

Omdat de scenario's rekening houden met de opheffing van RMN, kennen deze een gedeeld voordeel. Dat is: in alle vier de scenario's wordt de governance-structuur aanzienlijke vereenvoudigd omdat de 'dubbele GR' wordt opgeheven – te weten: de GR SGL als een van de opdrachtgevers van de BVO RMN. Hierdoor wordt de bestuurlijke drukte verminderd en ontstaat er een directe relatie tussen de deelnemers en de opdrachtnemer. Omdat dit een gedeeld voordeel is van alle vier de scenario's zal dit niet meer per scenario worden benoemd.

Scenario 'Basis'

Kernelementen:
In scenario 'Basis' wordt de GR opgeheven en worden de gronden uit het schap toebedeeld aan de respectievelijke grondgebiedgemeenten. Dit heeft tot gevolg dat eventuele zakelijke rechten ten laste of ten goede komen aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Deelnemers maken (per convenant) afspraken over een in gezamenlijkheid te verstrekken opdracht voor de taakuitvoering in de gebieden – ofwel aan een (centrum)deelnemer ofwel aan een TBO. Een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep wordt ingesteld om de taakuitvoer door de uitvoerende partij te monitoren.

Consequenties:
De solidaire grondslag en publieke basis onder de samenwerking vervalt. Er is geen sprake meer van een gezamenlijk optrekken op bestuurlijk niveau als het gaat om de recreatietaken. De raden en staten hebben geen positie meer. Daarmee vervalt ook de democratische legitimatie voor deze vorm. De bestuurlijke drukte wordt tegelijkertijd aanzienlijk verminderd. Alleen voor wat betreft de taakuitvoering wordt voor een gebundelde opdrachtverlening gekozen. De in te stellen stuurgroep (van de colleges) moet van een mandaat worden voorzien om te besluiten. Het wordt mogelijk om per convenant in een helder onderscheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te voorzien. Deze wordt wel minder helder voor zover één van de deelnemers belast wordt met de taakuitvoering.

Overwegingen:
Met het opheffen van de GR valt een voorname lange-termijnbasis voor de samenwerking weg; dit maakt de samenwerking weinig toekomstbestendigheid. Dit scenario ligt ver weg van het gezamenlijke belang dat de deelnemers hebben bij het overleggen en afstemmen over recreatiestaken die gemeentegrens overschrijdend spelen. De stuurgroep is geen juridische entiteit. De opdracht voor de taakuitvoering moet in formele zin dus door een van de gemeenten of de provincie worden gegeven, mede namens de anderen. Er zijn hulpconstructies nodig om het opdrachtgeverschap juridisch goed te borgen en de vraag is of dat het niet weer weinig transparant maakt voor de raden die op afstand komen.
Indien een of meerdere centrumdeelnemers de taken (met name beheer en onderhoud) zouden uitvoeren in opdracht van alle deelnemers, ontstaat er een aanbestedingsrisico. Dit risico wordt groter indien enkele deelnemers zich beperken tot het doen van een financiële bijdrage. Het risico kan enigszins worden beperkt door veel nadruk te leggen op de gemeenschappelijke strategie in de samenwerking en bijvoorbeeld een zware

governance-structuur op te tuigen waarin alle partijen zeggenschap hebben over de uitvoering van ‘de opdracht’.
De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de taakuitvoerende organisatie in kwestie. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.
De samenwerkingsvorm zal financieel houdbaar zijn voor zover de taken van de samenwerking worden belegd bij een kundige taakuitvoerder. Integrale belegging van taken bij één uitvoerder kan efficiëntievoordelen opleveren. Indien een centrumdeelnemer (een deel van) de taakuitvoering op zich neemt zal deze een prikkel hebben om de uitvoeringskosten van de opgedragen taken laag te houden – aangezien ze ook opdrachtgever is.

Scenario ‘TBO’

Kernelementen:
In het scenario ‘TBO’ verdwijnt de GR SGL. De gronden worden overgedragen aan een TBO die daarmee ook de taakuitvoering overneemt.

Consequenties:
Omdat de GR SGL verdwijnt, verdwijnt ook het gemeenschappelijk eigendom. Het eigendom – en daarmee de zakelijke rechten – komt ten goede of ten laste aan de TBO die de gronden overneemt. Hiermee vervalt de samenwerking tussen de huidige schapsdeelnemers in zijn geheel en geven de deelnemers de zeggenschap over hun grondeigendommen en de benutting ervan geheel uit handen aan de TBO. Zij hebben ook geen kosten meer voor de taakuitvoering Deelnemers hebben door middel van bestemmingsplannen nog enige invloed op de bestemming van de overgedragen gronden, maar opdrachtgeverschap is hiervoor geen passende term. Het opdrachtgeverschap verdwijnt in dit scenario dus ook. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de TBO waaraan de gronden worden overgedragen. Is dit een organisatorisch stabiele en (relatief) grote organisatie met ervaring met de uitvoering van soortgelijke taken, dan komt dit de robuustheid van de taakuitvoering ten goede.

Overwegingen:
In dit scenario dragen de deelnemers hun publieke taak feitelijk over aan een TBO en geven zijn alle zeggenschap daarover op. Zij raken zo ook de kosten voor de taakuitvoering kwijt. Van samenwerking op het terrein van recreatietaken is in zijn geheel geen sprake meer.

Scenario ‘nul’

Kernelementen:
In scenario ‘nul’ verdwijnt de GR SGL. De gronden – en daarmee zakelijke rechten – komen ten laste of ten goede aan de grondgebiedgemeente. Dat geldt ook voor eventuele kwalitatieve contractuele verplichtingen. Anders dan bij scenario ‘Basis’ wordt er geen gezamenlijke opdracht bij een of meerdere taakuitvoerders neergelegd. Deelnemers maken alleen afspraken over het in stand houden van eventuele recreatieve paden of verbindingen.

Consequenties:
De samenwerking wordt feitelijk beëindigd. Willen de huidige deelnemers nog afstemmen dan is er geen gezamenlijk vehikel. Omdat ieder van de huidige schapsdeelnemers zelf verantwoordelijk is voor de taakuitvoering op het eigen grondgebied verdwijnt het collectieve opdrachtgeverschap.

Omdat gronden toekomen aan grondgebiedgemeenten wordt door de grondgebiedgemeenten invloed gewonnen en wordt de democratische legitimatie vergroot door vergrootte nabijheid en invloed van raden. De robuustheid van de taakuitvoering – de mate waarin over een langere periode een stabiele kwaliteit van diensten kan worden geleverd – is afhankelijk van de robuustheid van de taakuitvoerende partij. Voor veel grondgebiedgemeenten geldt dat zij niet zelf over zo'n organisatie beschikken. Dat geldt ook voor de kosten van de taakuitvoering. Bovendien vervalt de financiële bijdrage van de provincie bij het vervallen van de samenwerking.

Overwegingen:
Aan de samenwerking op gemeentegrensoverschrijdende recreatietaken komt een eind. Waar gemeenten onderling nog willen afstemmen ontbreekt daarvoor een construct. De taakuitvoering wordt door iedere deelnemer zelf opgepakt. Dit maximaliseert zijn zeggenschap en borgt de invloed van de raden en staten. Het leidt ook tot versnippering in de uitvoering en die daarmee niet robuust en niet efficiënt vormgegeven zal kunnen worden.

Bijlage C: Raming incidentele kosten en verdeling

Deelnemer RMN	Verdeelsleutel	Liquidatie RMN	Overige kosten	TOTAAL
SGL-A	45,50%	€ 568.763	€ 164.855	€ 733.618
SGL-B	23,50%	€ 293.757	€ 85.145	€ 378.902
LSD	31,00%	€ 387.480		
RMN	**100,00%**	**€ 1.250.000**	**€ 250.000**	**€ 1.112.520**

Deelnemer SGL-A	Verdeelsleutel	Bedrag	Bedrag	Bedrag
Gemeente Utrecht	34,2%	€ 194.517	€ 56.380	€ 250.897
Provincie Utrecht	30,9%	€ 175.748	€ 50.940	€ 226.688
Gemeente Nieuwegein	8,3%	€ 46.927	€ 13.602	€ 60.529
Gemeente Stichtse Vecht	5,5%	€ 31.088	€ 9.011	€ 40.099
Gemeente Woerden	6,9%	€ 39.073	€ 11.325	€ 50.398
Gemeente Houten	6,6%	€ 37.395	€ 10.839	€ 48.233
Gemeente IJsselstein	4,6%	€ 25.947	€ 7.521	€ 33.468
Gemeente Lopik	1,9%	€ 10.777	€ 3.124	€ 13.901
Gemeente De Bilt	1,3%	€ 7.291	€ 2.113	€ 9.404
TOTAAL	**100,0%**	**€ 568.763**	**€ 164.855**	**€ 733.618**

Deelnemer SGL-B	Verdeelsleutel	Bedrag	Bedrag	Bedrag
Provincie Utrecht	59%	€ 172.291	€ 49.938	€ 222.229
Gemeente De Ronde Venen	41%	€ 121.466	€ 35.207	€ 156.673
Gemeente Amsterdam	0%	€ -	€ -	€ -
TOTAAL	**100,0%**	**€ 293.757**	**€ 85.145**	**€ 378.902**

Bijlage 1 bij voorstel Toekomstige samenwerking d.d. 2 november 2021

Doorlopende tekst gewijzigde Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden

De raden en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein; en provinciale staten en gedeputeerde staten van de provincie Utrecht;

Overwegen het volgende:

- In de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein bevinden zich grote gebieden, die voor de recreatie van groot belang zijn dan wel kunnen worden;
- Veel binnen de voornoemde gemeenten gelegen gebieden zijn natuurwetenschappelijk en/of landschappelijk van belang;
- De belangen van recreatie, natuur en landschap in de gebieden waarop deze regeling betrekking heeft, zijn bovengemeentelijk van aard;
- De behartiging daarvan — waaronder begrepen het dragen van de kosten die gepaard gaan met de instandhouding en verbetering van voorzieningen — moet derhalve niet aan de afzonderlijke gebiedsgemeenten overgelaten worden;
- Het is wenselijk voor het gehele grondgebied van bovengenoemde gemeenten om samen met de provincie samenhangend uitvoeringsbeleid op het gebied van de recreatie alsmede de natuur-en landschapsbescherming te ontwikkelen;
- In verband met de gekozen nieuwe samenwerkingsvorm binnen het Recreatieschap en de opheffing van RMN is het noodzakelijk de gemeenschappelijke regeling te wijzigen;
- In aanmerking nemende, dat deelname van de provincie Utrecht aan de regeling gewenst is, doch dat daarbij geen bevoegdheden van de provincie aan het bij de regeling ingestelde bestuur behoeven te worden toegekend;
- Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen

Besluiten:

De gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden als volgt te wijzigen:

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begrippen

1. In deze regeling wordt verstaan onder
   a. Recreatieschap: het openbaar lichaam, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van deze regeling;
   b. Gemeenten: de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein;
   c. Wgr: Wet gemeenschappelijke regelingen;
   d. Gebied: het gebied als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van deze regeling;

CONCEPT

e. Provincie: de provincie Utrecht;
f. Deelnemers: de gemeenten en de provincie;
g. Uitvoeringsorganisatie; de door het algemeen bestuur daartoe aangewezen (publieke) uitvoeringsorganisatie, belast met taken ten aanzien van onder andere beheer en onderhoud, vergunningverlening, toezicht en handhaving, exploitatie en bedrijfsvoering;
h. Programma A; het programma werkgebied Stichtse Groenlanden, met uitzondering van het werkgebied Vinkeveense Plassen;
i. Programma B; het programma werkgebied Vinkeveense Plassen.

2. Telkens waar in deze regeling wordt verwezen naar een van de artikelen 8 tot en met 25 en 27 van de Wgr, is bedoeld dat artikel, juncto artikel 52 van de Wgr.

Artikel 2 Openbaar lichaam

1. Er is een openbaar lichaam, genaamd recreatieschap Stichtse Groenlanden.
2. Het recreatieschap is gevestigd te Utrecht.

Artikel 3 Werkingsgebied en te behartigen belangen

1. Het gebied waarvoor deze regeling geldt, is aangegeven op de bij deze regeling behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart. Deze kaart kan door het algemeen bestuur gewijzigd worden vastgesteld.
2. Deze regeling is getroffen ter behartiging van het belang van de deelnemers bij de uitvoering van de intergemeentelijke recreatie en de bescherming van de natuur en het landschap. Met betrekking tot dit belang worden aan het recreatieschap bevoegdheden van regeling en bestuur toegekend die aan de besturen van de deelnemende gemeenten toekomen en noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken als bedoeld in artikel 4 van deze regeling.
3. De binnen het gebied gelegen gemeenten onthouden zich van regeling en bestuur waartoe het recreatieschap bevoegd is, indien door die gemeentelijke activiteiten schade zou kunnen worden toegebracht aan de uitvoering van de intergemeentelijke belangen van recreatie of de belangen van natuur en landschap.
4. Op verzoek van het college van een binnen het gebied gelegen gemeente kan het algemeen bestuur de behartiging van een of meer onderdelen van belang, bedoeld in artikel 4, eerste lid, overlaten aan die gemeente.

Artikel 4 Taken en bevoegdheden

1. Het recreatieschap is binnen het gebied als bedoeld in artikel 3, en met inachtneming van het belang als bedoeld in ditzelfde artikel, bevoegd tot:
   a. Het aanleggen en exploiteren van recreatieve voorzieningen en het uitvoeren van andere werken verband houdend met het in artikel 3 bedoelde belang;
   b. De instandhouding en verbeteren van het bestaande natuur- en landschapsschoon voor zover samenhangend met de recreatiekwaliteit;
   c. het verlenen van bijdragen aan derden;
   d. Het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften, die de belangen van recreatie en de bescherming van de natuur en het landschap betreffen of die benodigd zijn voor het vestigen van het uitsluitend recht bedoeld in artikel 2.24 Aanbestedingswet 2012;
   e. De bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang zoals bedoeld in artikel 125 van de Gemeentewet;

CONCEPT

f. Het heffen van rechten en belastingen, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 54, eerste lid onder a. van de Wgr.
g. Het in samenhang met de taken en bevoegdheden genoemd onder a. tot en met f. toepassen van de in de Algemene wet bestuursrecht.

2. De besturen van de deelnemende gemeenten zijn niet langer bevoegd gebruik te maken van de door haar ingevolge het eerste lid overgedragen bevoegdheden.

HOOFDSTUK II HET BESTUUR

Paragraaf I: Algemene bepalingen

Artikel 5 Bestuur recreatieschap

Het bestuur van het recreatieschap bestaat uit:

a. Het algemeen bestuur;
b. Het dagelijks bestuur;
c. De voorzitter.

Paragraaf II: Het algemeen bestuur

Artikel 6 Samenstelling

1. Het algemeen bestuur bestaat uit 10 leden, te weten:
   a. Een door de raden van iedere deelnemende gemeente aan te wijzen vertegenwoordiger uit hun midden, de voorzitter inbegrepen of de wethouders;
   b. Een door de provinciale staten aan te wijzen vertegenwoordiger uit hun midden, de voorzitter inbegrepen of de gedeputeerden.
2. De leden van het algemeen bestuur worden aangewezen voor een periode van vier jaar. De aanwijzing van de leden van het algemeen bestuur vindt plaats zodra de gemeenteraden respectievelijk provinciale staten de nieuwe colleges van burgemeester en wethouders respectievelijk van gedeputeerde staten hebben samengesteld na de gemeenteraadsverkiezingen respectievelijk statenverkiezingen.
3. Een lid dat ophoudt lid te zijn van provinciale staten, de gemeenteraad, het college van gedeputeerde staten of het college van burgemeester en wethouders houdt tevens op lid te zijn van het algemeen bestuur. Een tussentijds aangewezen lid wordt aangewezen voor de resterende bestuursperiode van de opengevallen plaats. Het aanwijzen ter vervulling van plaatsen die tussentijds openvallen, vindt plaats binnen twee maanden na dat openvallen.
4. Het lidmaatschap van het bestuur is onverenigbaar met de betrekking van ambtenaar door of vanwege het bestuur van het recreatieschap aangesteld of daaraan ondergeschikt, dan wel daarvoor werkzaam of werkzaam voor een aangewezen uitvoeringsorganisatie.
5. Elk lid van het algemeen bestuur heeft een plaatsvervanger. Aanwijzing van de plaatsvervanger vindt plaats tegelijkertijd met de aanwijzing van de leden van het algemeen bestuur.
6. De leden van het algemeen bestuur kunnen te allen tijde ontslag nemen. Van dit ontslag stellen zij de voorzitter schriftelijk op de hoogte.
7. Het bepaalde in het eerste tot en met het zesde lid is van overeenkomstige toepassing op de plaatsvervangers.

CONCEPT

8. Het algemeen bestuur is bevoegd voor een door hem te bepalen tijdsduur adviseurs te benoemen. Het algemeen bestuur kan dan tevens plaatsvervangers voor deze adviseurs benoemen.

Artikel 7 Taken en bevoegdheden

1. Bij de uitoefening van de taken en bevoegdheden van het algemeen bestuur vinden de in de Provinciewet gestelde regels zoveel mogelijk overeenkomstige toepassing.
2.Tot de taken van het algemeen bestuur behoren alle bevoegdheden die aan het algemeen bestuur toekomen ingevolge artikel 4 van deze regeling en die niet bij of krachtens de bepalingen van deze regeling aan het dagelijks bestuur of aan de voorzitter zijn opgedragen.
3. Het algemeen bestuur kan voor de uitvoering van de taken bedoeld in artikel 4 lid 1 onder a en b één of meerdere uitvoeringsorganisatie(s) aanwijzen.
4. Indien het algemeen bestuur een besluit als bedoeld in artikel 4, lid 1 onder d wenst vast te stellen, te wijzigen of in te trekken, legt het een voorstel daartoe met toelichting voor aan de raden van de gemeenten en aan provinciale staten. De raden van de gemeenten en provinciale staten kunnen binnen 3 maanden na verzending van het voorstel, schriftelijk hun oordeel inzake dat voorstel geven. Het algemeen bestuur besluit niet alvorens deze termijn verstreken is dan wel het bericht van de raden van alle gemeenten en provinciale staten is ontvangen. Deze procedure geldt niet voor algemeen verbindende voorschriften of besluiten ter bescherming van werken, inrichtingen of eigendommen van het recreatieschap.
5. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de afkondiging van de algemeen verbindende voorschriften overeenkomstig artikel 6 van de Bekendmakingswet.
6. Deze regeling laat onverlet de bevoegdheid van de besturen van de gemeenten algemeen verbindende voorschriften als bedoeld in het vierde lid vast te stellen die aanvullende bepalingen bevatten ten aanzien van onderwerpen, waarin een algemeen verbindend voorschrift van het recreatieschap reeds heeft voorzien, tenzij deze bepalingen in strijd zijn met de door het recreatieschap vastgestelde bepalingen.
7. Het algemeen bestuur kan een ambtelijke klankbordgroep instellen, waarin vertegenwoordigers van de deelnemers kunnen participeren. Taak en werkwijze van de ambtelijke klankbordgroep worden geregeld in een nader besluit.

Artikel 8 Vergaderingen

1. Het algemeen bestuur vergadert tenminste tweemaal per jaar en voorts zo vaak als de voorzitter of het dagelijks bestuur dit nodig oordeelt danwel tenminste een vijfde deel van het aantal leden van het algemeen bestuur dit onder opgave van redenen schriftelijk verzoekt.
2 Het algemeen bestuur stelt voor zijn vergaderingen een reglement van orde vast.
3. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar, onverminderd het bepaalde in artikel 22, vierde en vijfde lid, en artikel 23 van de Wgr.
4. Het algemeen bestuur laat zich ondersteunen door een bestuurssecretaris en businesscontroller, die door het algemeen bestuur worden aangewezen. Beide functionarissen worden bij voorkeur door één van de deelnemers beschikbaar gesteld, die daarvoor een vergoeding van het recreatieschap ontvangt.

Artikel 9 Besluitvorming

1. Elk lid van het algemeen bestuur heeft één stem.
2. Besluitvorming in het algemeen bestuur geschiedt bij gewone meerderheid, tenzij het gaat om:

CONCEPT

a. De begroting van het programma werkgebied Stichtse Groenlanden (Programma A) respectievelijk het programma werkgebied Vinkeveense Plassen (Programma B). Conform het bepaalde in artikel 20, zevende lid van deze regeling, kunnen de begrotingsonderdelen die betrekking hebben op beide programma's alleen worden aangenomen als de leden van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van de gemeente De Ronde Venen en provinciale staten (voor Programma B) respectievelijk de leden van het algemeen bestuur aangewezen door provinciale staten en de raden van de overige gemeentelijke deelnemers (voor Programma A) vóór stemmen.
b. Besluiten als bedoeld in de artikelen 27 en 28 van deze regeling, waarvoor een tweederde meerderheid van de deelnemers vereist is.

Artikel 10 Inlichtingenplicht en verantwoording

1. Het algemeen bestuur is gehouden inlichtingen te verstrekken, die door één of meer leden van provinciale staten of de gemeenteraad van een gemeente, zijn gevraagd. De verlangde inlichtingen worden in beginsel schriftelijk en zo spoedig mogelijk door het algemeen bestuur verstrekt.
2. De deelnemende gemeenten en provincies zijn verplicht aan het algemeen bestuur inlichtingen te verschaffen omtrent plannen en maatregelen die voor het algemeen bestuur van belang zijn.
3. Een lid van het algemeen bestuur kan ter verantwoording worden geroepen door provinciale staten of de gemeenteraad van de gemeente die dit lid heeft aangewezen voor het door hem in dat bestuur gevoerde beleid op een door deze staten of raad te bepalen wijze.
4. De provinciale staten en de gemeenteraad van een deelnemer kunnen een door hen aangewezen lid van het algemeen bestuur ontslag verlenen indien dit lid het vertrouwen van de staten of de raad niet meer bezit.

Paragraaf III: Het dagelijks bestuur

Artikel 11 Samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit vijf leden, allen aan te wijzen door het algemeen bestuur uit zijn leden, te weten de voorzitter, een lid van het algemeen bestuur aangewezen door provinciale staten van de provincie Utrecht, een lid van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van de gemeente Utrecht, een lid van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van een gemeente uit Programma A en een lid van het algemeen bestuur aangewezen door de raad van een gemeente uit Programma B. Hierbij geldt dat de leden van het dagelijks bestuur te allen tijde afkomstig dienen te zijn van vijf verschillende deelnemers.
2. De leden van het dagelijks bestuur worden door het algemeen bestuur aangewezen uiterlijk een maand na het tijdstip van aantreden per geleding van ofwel de leden van het algemeen bestuur die aangewezen worden door de raden, ofwel de leden die aangewezen worden door de provinciale staten. De leden van het dagelijks bestuur worden aangewezen voor een periode van vier jaar. Periodiek aftredende leden kunnen dadelijk opnieuw worden aangewezen. Een lid van het dagelijks bestuur kan door het algemeen bestuur worden ontslagen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit.
3. Indien tussentijds een plaats in het dagelijks bestuur openvalt, wordt zo spoedig mogelijk uit de betreffende geleding een nieuw lid aangewezen met inachtneming van het eerste en het tweede lid.
4. Het dagelijks bestuur kan zich zowel in als buiten de vergadering laten bijstaan door adviseurs.

CONCEPT

Artikel 12 Taken en bevoegdheden

1. Bij de uitoefening van de taken en bevoegdheden van het dagelijks bestuur vinden de in de Provinciewet gestelde regels zoveel mogelijk overeenkomstige toepassing.
2. Het dagelijks bestuur fungeert als voorbereidend gremium voor het algemeen bestuur en voert diens besluit uit. Tot de taken en bevoegdheden van het dagelijks bestuur behoren daartoe:
   a. Het voeren van het dagelijks bestuur, voor zover dit niet op grond van de wet of deze regeling aan andere organen is opgedragen.
   b. Het voorbereiden van de vergaderingen van het algemeen bestuur en het opstellen van verslagen van die vergaderingen en het uitbrengen van advies aan het algemeen bestuur.
   c. De informatievoorziening aan het algemeen bestuur.
   d. Het opstellen van de vierjaarlijkse kadernota, de ontwerpbegroting, de begroting, incl. de investeringsbegroting en het vierjaarlijkse uitvoeringsplan die voor zienswijzen aan de deelnemers worden voorgelegd voordat deze stukken in het algemeen bestuur vastgesteld worden. Ook vermogensbeheer is een taak van het dagelijks bestuur.
   e. Beslissen tot het aangaan van privaatrechtelijke rechtshandelingen.
   f. De zorg voor en het beheer en onderhoud van alle werken, inrichtingen en eigendommen van het recreatieschap, alsmede het toezicht daarop.
   g. Het vaststellen van plannen en voorwaarden van aanbesteding of uitvoering van werken en leveringen en het maken van nadere afspraken met één of meerdere uitvoeringsorganisatie(s).
   h. Overige uitvoeringsbevoegdheden die met e, f en g samenhangen en volgen uit de opgedragen taakuitvoering.
   i. Het zorgdragen voor bewaring en beheer van de archiefbescheiden van de organen van het recreatieschap.
   j. Het behandelen van en beslissen op Wob-verzoeken, het behandelen van klachten bedoeld in hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht en het voeren van juridische procedures.

Artikel 13 Vergaderingen

1. Elk lid van het dagelijks bestuur heeft één stem. Het dagelijks bestuur streeft naar consensus en besluit bij gewone meerderheid.
2. De vergaderingen van het dagelijks bestuur zijn niet openbaar.
3. Het dagelijks bestuur kan voor zijn vergaderingen een reglement van orde vaststellen.
4. Ten aanzien van het beraadslagen en besluiten zijn de artikelen 54 tot en met 59 van de Provinciewet van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14 Inlichtingenplicht en verantwoording

1. De leden van het dagelijks bestuur zijn gehouden aan het algemeen bestuur de door één of meer leden daarvan gevraagde inlichtingen te verstrekken.
2. Het verstrekken van inlichtingen gebeurt mondeling in de eerstvolgende vergadering van het algemeen bestuur en indien het algemeen bestuur of het dagelijks bestuur daartoe besluit, tevens schriftelijk.
3. De leden van het dagelijks bestuur zijn, tezamen en ieder afzonderlijk, aan het algemeen bestuur verantwoording verschuldigd voor het door hen gevoerde bestuur. Zij leggen op verzoek van het algemeen bestuur verantwoording af aan het algemeen bestuur. Het afleggen van verantwoording

gebeurt mondeling in de eerstvolgende vergadering van het algemeen bestuur en indien het algemeen bestuur of het dagelijks bestuur daartoe besluit, tevens schriftelijk.

Paragraaf IV: De voorzitter

Artikel 15 Aanwijzing en taak

1. De voorzitter is tevens de voorzitter van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur. De voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter worden door en uit de leden van het algemeen bestuur aangewezen. De voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter worden aangewezen bij verkiezing voor de tijd dat zij lid zijn van het algemeen bestuur, voor een periode van vier jaar. Periodiek aftredende voorzitter en plaatsvervangend voorzitter kunnen dadelijk opnieuw worden aangewezen.
2. De voorzitter ondertekent alle stukken die van het algemeen of van het dagelijks bestuur uitgaan. Bij afwezigheid, kan de voorzitter de ondertekening opdragen aan een door hem aangewezen gemachtigde. Tevens zorgt de voorzitter voor de uitvoering van de besluiten van het dagelijks bestuur.

Paragraaf V: Vergoedingen

Artikel 16

Het algemeen bestuur kan voor de leden van het algemeen en het dagelijks bestuur een tegemoetkoming in de kosten vaststellen.

HOOFDSTUK IV VIERJAARLIJKS UITVOERINGSPLAN

Artikel 17

1. Het algemeen bestuur stelt 6 maanden na aantreding na de gemeenteraadsverkiezingen een vierjaarlijks uitvoeringsplan vast. Dit uitvoeringsplan bevat de inhoud en financiële kaders van de opdracht tot taakuitvoering bedoeld in artikel 4 lid 1 onder a en b en de prestatie-indicatoren en kwaliteitseisen voor de uitvoeringsorganisatie(s), als bedoeld in artikel 7, lid 3 van deze regeling.
2. Het dagelijks bestuur zendt een ontwerp van het vierjarig uitvoeringsplan voor zienswijzen aan de raden van de deelnemende gemeenten en provinciale staten. Gedurende een periode van drie maanden na verzending van het ontwerp bestaat de gelegenheid tot het indienen van zienswijze.
3. Binnen de kaders van het vastgestelde vierjarige uitvoeringsplan is het dagelijks bestuur bevoegd met de uitvoeringsorganisatie(s) afspraken over de taakuitvoering te maken en te wijzigen.

HOOFDSTUK V FINANCIËN

Paragraaf I, Algemeen

Artikel 18

1. Het algemeen bestuur stelt, met inachtneming van de Provinciewet en het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten, voorschriften vast met betrekking tot het financiële beheer, waarin onder meer regelen worden opgenomen ten aanzien van:

CONCEPT

a. De wijze, waarop de invordering van alle inkomsten en ontvangsten plaats heeft en de wijze waarop alle betalingen geschieden;
b. De inrichting van de financiële administratie;
c. De controle op het geldelijk beheer en de boekhouding;
d. De aanwijzing van een buiten het recreatieschap staande deskundige, die belast is met de onder c. bedoelde controle;
e. De wijze van fraudeverzekering.

Paragraaf II, Kaders en begroting

Artikel 19 Vierjaarlijkse kadernota
1. Het algemeen bestuur stelt een vierjaarlijkse kadernota vast, waarin de hoofdlijnen van het financiële beleid en de hoogte van de financiële bijdrage van de deelnemers voor de komende 4 jaar uitgewerkt worden.
2. Deze kadernota vormt het richtinggevend kader voor het opstellen van de begrotingen in de betreffende jaren.

Artikel 20 Begroting
1. De begroting kan worden onderverdeeld in gescheiden programma's voor verschillende gebieden. Daarbij wordt rekening gehouden met de toetredingsovereenkomst zoals die tussen gemeente De Ronde Venen en het recreatieschap Stichtse Groenlanden is gesloten.
2. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting, met daarin opgenomen de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor het betreffende begrotingsjaar, uiterlijk voor 15 april voorafgaande aan het jaar waarvoor deze begroting dient aan de raden en de provinciale staten. De raden en provinciale staten kunnen hun zienswijze binnen 8 weken na de datum van ontvangst van de ontwerpbegroting ter kennis brengen aan het dagelijks bestuur.
3. Het dagelijks bestuur besluit op basis van consensus over de ontwerpbegroting, die het dagelijks bestuur op grond van het tweede lid aanbiedt aan de raden en provinciale staten. Wanneer in de eerste vergadering van het dagelijks bestuur geen consensus wordt bereikt over de ontwerpbegroting, wordt een tweede vergadering belegd waarbij rekening wordt gehouden met de wettelijke termijn als bedoeld in het tweede lid. Wanneer dan alsnog consensus wordt bereikt, wordt de ontwerpbegroting naar de raden en staten verzonden en wordt de procedure als bedoeld in het tweede lid gevolgd. Wanneer ook in de tweede daartoe belegde vergadering van het dagelijks bestuur over de ontwerpbegroting geen consensus wordt bereikt, wordt de ontwerpbegroting inclusief de zienswijzen van de verschillende leden van het dagelijks bestuur eerst aan het algemeen bestuur voorgelegd. De zienswijzenprocedure naar de deelnemers wordt hiermee opgeschort tot na de vaststelling van de ontwerpbegroting in het algemeen bestuur.
6. De raden en provinciale staten kunnen hun zienswijze binnen acht weken na de datum van ontvangst van de ontwerpbegroting ter kennis brengen aan het dagelijks bestuur. Het dagelijks bestuur brengt deze zienswijzen bij aanbieding van de ontwerpbegroting ter kennis van het algemeen bestuur.
7. De leden van het algemeen bestuur aangewezen door de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht beschikken bij het stemmen over de vaststelling van de begroting elk over drie stemmen. De begroting van het programma werkgebied Vinkeveense Plassen (B) respectievelijk het programma werkgebied Stichtse Groenlanden (A) kan alleen worden aangenomen als de leden van het algemeen

CONCEPT

bestuur aangewezen door de gemeente De Ronde Venen en provinciale staten respectievelijk de leden van het algemeen bestuur aangewezen door provinciale staten en de overige gemeentelijke deelnemers voor stemmen. Wanneer dit niet het geval is, wordt de ontwerpbegroting niettemin vastgesteld, maar wordt het budget van het begrotingsprogramma dat niet is aangenomen in de begroting gefixeerd op het niveau van het lopende begrotingsjaar.
8. Het dagelijks bestuur zendt de begroting binnen twee weken na vaststelling doch in ieder geval vóór 1 augustus van het jaar voorafgaand aan dat waarvoor de begroting dient naar onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Artikel 21 Wijziging begroting
In gevallen, dit ter beoordeling van het algemeen bestuur, kan een wijziging van de begroting die geen verhoging tot gevolg heeft van begrote deelnemersbijdragen voor het betreffende begrotingsjaar, worden vastgesteld door het algemeen bestuur zonder dat de raden van de deelnemende gemeenten en provinciale staten van hun zienswijze hebben kunnen geven. Van de vaststelling door het algemeen bestuur van een dergelijke begrotingswijziging wordt mededeling gedaan aan de deelnemers.

Paragraaf II, Jaarrekening, bijdrageregeling

Artikel 22 Jaarrekening
1. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerp jaarrekening uiterlijk voor 15 april van het jaar volgend op het jaar waarop de rekening betrekking heeft toe aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten. De raden en staten kunnen binnen acht weken na toezending van de ontwerprekening van hun zienswijze doen blijken.
2. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin de in het eerste lid bedoelde gevoelens zijn vervat bij de ontwerpjaarrekening als deze voor vaststelling aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.
3. De artikelen 190 tot en met 219 van de Provinciewet zijn op de procedure met betrekking tot de vaststelling van de jaarrekening van overeenkomstige toepassing.

Artikel 23 Bijdrageregeling
1. Het algemeen bestuur stelt conform de stemverhoudingen als opgenomen in artikel 20, lid 7, een bijdrageregeling vast waarin de bijdragen die de deelnemers verschuldigd zijn geregeld worden. Deze bijdragen kunnen worden gesplitst in een algemene bijdrage voor de basisbegroting en een specifieke bijdrage voor de kosten van de begrotingsprogramma's van de afzonderlijke gebieden. Voor het vaststellen van de deelnemersbijdrage wordt een budgetperiode van vier jaar gehanteerd, met afrekening en herijking na afloop van elke budgetperiode.
2. De deelnemers zullen er steeds voor zorgdragen dat het recreatieschap te allen tijde over voldoende middelen beschikt om aan al zijn verplichtingen jegens derden te kunnen voldoen.
3. Indien het algemeen bestuur blijkt dat een deelnemer weigert deze uitgaven op de begroting te zetten, doet deze onverwijld aan het college van gedeputeerde staten van de provincie Utrecht het verzoek over te gaan tot toepassing van de artikelen 194 en 195 Gemeentewet respectievelijk aan de Minister van Binnenlandse Zaken van de deelnemende provincie het verzoek over te gaan tot toepassing van de artikelen 198 en 199 Provinciewet.

CONCEPT

4. In deze bijdrageregeling worden de in de toetredingsovereenkomst, gesloten tussen De Ronde Venen en het recreatieschap, vastgelegde afspraken gecodificeerd.

HOOFDSTUK VI ARCHIEF

Artikel 24

Het dagelijks bestuur stelt met inachtneming van het bepaalde in de Archiefwet 1995 een regeling vast betreffende de zorg, de bewaring en het beheer van de archiefbescheiden van de bij deze regeling ingestelde organen, alsmede omtrent het toezicht daarop. Deze regeling wordt meegedeeld aan gedeputeerde staten.

HOOFDSTUK VII TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING

Artikel 25 Toetreding

Toetreding van een gemeente of een provincie kan plaatsvinden door een daartoe strekkend besluit van de desbetreffende daartoe wettelijk bevoegde bestuursorganen en indien er overeenstemming bestaat tussen die gemeente of provincie en het algemeen bestuur over de financiële gevolgen van de toetreding. Artikel 27 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 26 Uittreding

1. Uittreding van een deelnemer uit de regeling vindt plaats door een daartoe strekkend besluit van de organen van de deelnemer die tot het aangaan van of toetreding tot de regeling hebben besloten en het binnen een maand daarna ter kennisneming toezenden aan het algemeen bestuur.
2. De uittreding gaat in vanaf 1 januari van het derde kalenderjaar volgend op de toezending van het betreffende besluit van de uittredende deelnemer aan het algemeen bestuur.
3. Ten behoeve van de uittreding van de betreffende deelnemer uit de regeling treft het algemeen bestuur een regeling met de betreffende deelnemer over de financiële gevolgen van de uittreding en de eventueel daaruit voortvloeiende verplichtingen.

Artikel 27 Wijziging

1. Indien het algemeen bestuur wijziging van de gemeenschappelijke regeling nodig acht, doet het een daartoe strekkend voorstel aan de deelnemers.
2. Het algemeen bestuur stelt het besluit tot wijziging vast, indien tenminste tweederde van de deelnemers daartoe, gelet op de besluitvorming van de organen die de regeling zijn aangegaan, heeft besloten.

Artikel 28 Opheffing

1. Indien het algemeen bestuur opheffing van de regeling noodzakelijk acht, legt het een daartoe strekkend voorstel aan de deelnemers voor.
2. Het algemeen bestuur stelt een besluit tot opheffing vast, indien tenminste tweederde van het aantal deelnemers daartoe, gelet op de besluitvorming in de bestuursorganen die de regeling zijn aangegaan, besluiten.
3. In het geval van opheffing stelt het algemeen bestuur, na overleg met de deelnemers een liquidatieplan vast.

CONCEPT

4. Het liquidatieplan omvat de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en een regeling.
5. Voor zover het liquidatieplan niet anders bepaalt, geschiedt de vereffening van een nadelig saldo dan wel de verdeling van een voordelig saldo conform de op grond van de in de bijdrageregeling als bedoeld in de in artikel 23 vastgestelde verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VIII SLOT- EN OVERGANGSBEPALINGEN

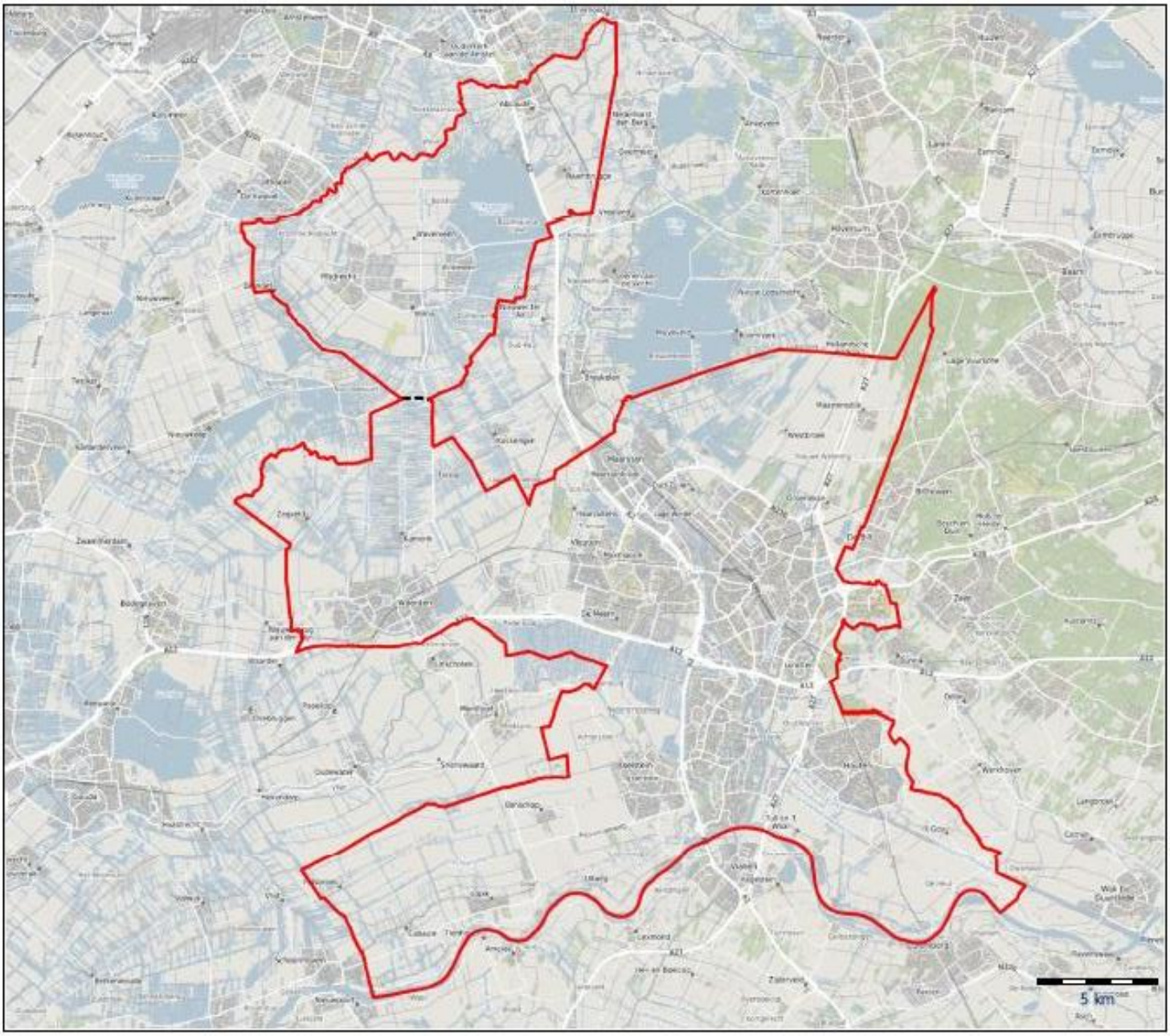
Artikel 29
1. De regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd en treedt in werking op 1 januari 2023 of met ingang van de eerste dag volgend op die waarop de regeling is bekendgemaakt indien deze publicatie plaats vindt na 1 januari 2023.
2. De regeling wordt twee jaar na inwerkingtreding geëvalueerd. Het dagelijks bestuur initieert deze evaluatie en legt de uitkomsten van de evaluatie ter beoordeling van de hieraan te verbinden consequenties voor aan het algemeen bestuur.

Artikel 30
De verordeningen en andere besluiten, die getroffen zijn op grond van de gemeenschappelijke regeling recreatieschap Vinkeveense Plassen, en door De Ronde Venen binnen haar grondgebied van toepassing zijn verklaard, blijven op dat grondgebied van kracht totdat deze ingetrokken zijn of door andere krachtens deze regeling zijn vervangen.

Artikel 31
Deze regeling kan worden aangehaald als Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Stichtse Groenlanden 2023.

CONCEPT

KAART WERKGEBIED RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN



TOELICHTING

Algemeen

De huidige GR SGL waarin raden en colleges deel nemen blijft bestaan. Deelname van burgemeesters eindigt omdat er geen burgemeesters-bevoegdheden in de GR opgenomen zijn. De belangrijkste redenen dat de GR een gecombineerde raads- en collegeregeling blijft zijn:

- Zo blijft het gemeenschappelijk eigendom binnen de GR behouden; dat draagt bij aan de stabiliteit en toekomstbestendigheid van de samenwerking. Er worden in dit stadium dus geen gebieden aan de samenwerking onttrokken.
- Zo kan voor de taakuitvoering voor de gebieden door alle deelnemers gezamenlijk één eenduidige opdracht bij de uitvoerder worden belegd.
- Zo blijft de verordenende bevoegdheid van het schap behouden. Dat is wenselijk in het kader van de uitvoering van de VTH-taken, het kunnen heffen van leges en vaststellen van tarieven en opdrachtverlening aan een derde partij voor de taakuitvoering op basis van alleenrecht.

Eenvoudiger en eenduidig bestuursmodel

Tegelijkertijd wordt, om de regeling eenvoudiger en bestuurlijk minder druk te maken, gezien ook de beperkte, beleidsarme taak van het schap in de nieuwe situatie, de omvang en samenstelling van het AB en DB beperkt tot respectievelijk 10 leden en 5 leden. Zo blijven in het AB alle deelnemers vertegenwoordigd; dat is belangrijk omdat daar de besluitvorming plaatsvindt die alle deelnemers bindt. Er zijn immers 10 deelnemers, en dus 10 AB-leden. Met 5 DB-leden wordt gekozen voor een goed bruikbare omvang voor een efficiënt dagelijks bestuur, dat vooral tot taak krijgt de AB vergaderingen voor te bereiden en de genomen AB-besluiten uit te voeren. De taken die het DB krijgt zijn:

a. Het voorbereiden van de AB-vergaderingen.
b. Het opstellen van de vierjarige kadernota, de ontwerp begroting en het vierjarig uitvoeringsplan die voor zienswijzen aan de deelnemers worden voorgelegd voordat deze stukken in het AB vastgesteld worden. Dit zijn al bestaande taken van het DB.
c. Overige uitvoeringsbevoegdheden die samenhangen met a en b en volgen uit de opgedragen taakuitvoering, enkele al bestaande uitvoeringstaken zijn nu smart omschreven.

De regeling is eerder aangegaan door colleges en raden. Dat heeft tot gevolg dat deelnemers de keuze hebben college- of raadsleden in het AB af te vaardigen, zonder dat dwingend wordt voorgeschreven hoeveel dit er zijn en wie dit zijn (artikel 13 Wgr). De al langer bestaande bestuurlijke praktijk dat vooral collegeleden worden aangewezen omdat het beleidsarme uitvoering betreft kan gecontinueerd worden.

Voor wat betreft de samenstelling van het DB zal in ieder geval de voorzitter, die door en uit het AB wordt aangewezen, daar deel van uitmaken. Veder is een evenwichtige spreiding van de verschillende geledingen en belangen in het DB opgenomen, hoewel voorop staat dat het DB zich richt op voorbereidings- en uitvoeringshandelingen en de besluitvorming vooral in het AB plaats vindt, waarin iedere deelnemer vertegenwoordigd is. Het DB moet vooral praktisch werkbaar zijn. Het DB bestaat uit de voorzitter en 1 vertegenwoordiger uit Programma A, 1 uit Programma B, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Een overweging hierbij is dat er binnen SGL gewerkt

wordt met een programma A en een programma B. Gelet op de strikte waterscheiding tussen beide programma's en de verschillende belangen dien spelen is ervoor gekozen dat de deelnemers van beide programma's gepresenteerd zijn in het DB. Een andere overweging is de omvang van de financiële bijdragen en daarmee het belang van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht.

Twee jaar na inwerkingtreding van de gewijzigde GR wordt deze geëvalueerd op de werkbaarheid in de praktijk. Het DB initieert deze evaluatie en legt de uitkomsten ter beoordeling van de hieraan te verbinden consequenties voor aan het AB.

Uitvoeringsorganisatie
In de huidige GR ligt nu vast dat SGL mede de GR RMN in stand houdt en deze belast met de uitvoering. Nu RMN wordt opgeheven en een andere uitvoeringsorganisatie(s) wordt gezocht is het nodig de betreffende artikelen te wijzigen. En wel op een zodanige wijze dat het AB bevoegd wordt met een of meerdere uitvoeringsorganisaties te selecteren. Zo blijven verschillende opties open en wordt niet vooruit gelopen op keuzes die nog gemaakt moeten worden.

Actualisatie
Sommige artikelen van de huidige GR zijn gedateerd, andere zijn moeilijk leesbaar en niet alle onderwerpen zijn op een logische plaats opgenomen. Zo mist er een duidelijk artikel over de besluitvorming in het AB (bij gewone meerderheid, met enkele uitzonderingen) en een artikel over de taken van het DB resp. AB. Om de GR tekst weer actueel, toegankelijker en leesbaarder zijn verschillende artikelen herschreven. Het betreft nadrukkelijk geen inhoudelijke wijzigingen.

CONCEPT

BIJLAGE 2 BIJ OPLEGBRIEF TOEKOMSTIGE SAMENWERKING D.D. XXXXX
[dient als achtergrondinformatie]

Toelichting op gekozen 'juridisch jasje' voor toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden vanaf 1 januari 2023

Het voorstel voor de toekomstige samenwerkingsvorm dat u eerder ontvangen heeft leidt tot een fundamentele wijziging in de huidige organisatiestructuur rondom de recreatietaken. RMN wordt opgeheven. Het recreatieschap, waarin we als 10 deelnemers samenwerken, wordt omgevormd. De taken worden beperkt. De samenwerking is in het nieuwe model gericht op het beheer van het gemeenschappelijk eigendom van de gebieden, eenduidige uitvoering van de VTH-taken binnen het gebied en een gezamenlijk opdrachtgeverschap naar de derde partij, die verantwoordelijk wordt voor de taakuitvoering in ons gebied. Het bestuursmodel wordt eenvoudiger, de manier van werken wordt wezenlijk anders. Hiermee zal de samenwerking doelmatiger worden.

In de afweging van de verschillende juridische 'jasjes' voor de toekomstige samenwerking die gezien deze taken gebruikt kunnen worden, is gebleken dat een publiekrechtelijke vorm nodig is en een private vorm (stichting bijv.) niet gebruikt kan worden. Dat heeft vooral te maken met de publiekrechtelijke bevoegdheden die het schap moet hebben om de door de gemeenten en provincie opgedragen taken op het terrein van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-taken) te kunnen uitvoeren en om leges en tarieven te kunnen vaststellen. Dat is ook de reden waarom het schap nu een Gemeenschappelijke regeling is, waarin raden, staten en colleges deelnemen.
Het nieuwe samenwerkingsmodel dat wordt voorgesteld sluit aan bij de veranderende opvattingen en wensen van de deelnemers over de samenwerking, waarbij eenvoudig, eenduidig, doelmatig en minder bestuurlijke drukte centraal staan. Om het belang en de betekenis van de beweging die nu wordt gemaakt te markeren en te accentueren hebben we uitgebreid en intensief afgewogen of we qua 'juridisch jasje' voor de bedrijfsvoeringsorganisatie zouden kunnen kiezen. De bedrijfsvoeringsorganisatie is een lichte vorm die in de Wgr geregeld is; het is dus ook een publiekrechtelijke vorm. In het bestuur van de bedrijfsvoeringsorganisatie kunnen alleen colleges deelnemen, geen raden en staten. De bedrijfsvoeringsorganisatie is daarom beleidsarm, heeft enkel uitvoeringstaken en heeft geen verordenende bevoegdheden.

Kijkend naar de gekozen doelen voor de verandering leek de bedrijfsvoeringsorganisatie een aantrekkelijke variant, gezien de eenvoud ervan. We hebben evenwel moeten vaststellen dat dit voordeel niet opweegt tegen het nadeel dat het schap in deze vorm niet beschikt over verordenende bevoegdheden. Dat leidt tot ingewikkelde hulpconstructies rondom de VTH-taken, leges en tarieven en het vestigen van alleenrecht voor de partij die de taakuitvoering als opdrachtnemer op zich neemt. De 9 deelnemende gemeenten en de provincie moeten dat bij deze vorm onderling, buiten het schap, regelen. Daarmee verschuift de bestuurlijke drukte naar andere tafels, maar wordt deze niet minder, zeker ook qua ambtelijke inspanning niet. Het bevordert ook niet de bestuurbaarheid van het schap en de toekomstbestendigheid van de samenwerking, omdat het nieuwe (financiële) risico's met zich brengt. Tot slot past het niet goed bij de gekozen samenwerkingsfilosofie, die uit gaat van het solidariteitsbeginsel bij het uitvoeren van de taken van het schap.[1]

[1] Binnen het Plassenschap heeft een vergelijkbare afweging plaats gevonden. Omdat daar maar 2 gemeenten deelnemen en de uitvoering bij een van de twee gemeenten wordt belegd in plaats van bij een externe partij, kan daar wel voor de BVO gekozen worden.

Tegelijkertijd is het belangrijk dicht bij de gekozen doelen te blijven. Dat kan ook binnen de constructie van een ‘klassieke’ Gemeenschappelijke Regeling (GR). Wij hebben hier invulling aan gegeven door het bestuursmodel in bijgaande tekst van de gewijzigde GR aanzienlijk eenvoudiger te maken en zo slank mogelijk in te richten. De kernelementen van dit sterk vereenvoudigde en afgeslankte bestuursmodel zijn: de burgemeesters treden als zelfstandig bestuursorgaan uit de regeling omdat er geen burgemeestersbevoegdheden in de regeling meer zitten, een AB van 10 leden (nu 20) en een DB van 5 leden (10), de bestuurlijke afspraak dat collegeleden aangewezen worden in het AB en de betrokkenheid van raden en staten organiseren via zienswijzeprocedures op strategische documenten (4-jarige kadernota, begroting, 4-jarig uitvoeringsplan, verordeningen). In combinatie met het opheffen van RMN en het voorstel de taken van het schap te beperken tot uitvoering (geen beleid meer) en zoveel mogelijk werk uit te besteden, zal de bestuurlijke drukte fors minder worden. Verder hebben we afgesproken de werking van dit nieuwe bestuursmodel twee jaar na de start te evalueren, gericht op de vraag of de gestelde doelen (eenvoudig, eenduidig, doelmatig, minder bestuurlijke drukte) gehaald worden. In het kader van deze evaluatie wordt ook de nu nog in voorbereiding zijnde -en dan mogelijk in werking getreden- wijziging van de Wgr met betrekking tot de positie van de raden betrokken.

Omzetting deelnemersbijdrage gemeente Utrecht en Provincie Utrecht

Hierbij de beschrijving van de uitgangspunten een aanpassingen in verband met het veranderen van de deelnemersbijdragen van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht aan de beide Recreatieschappen.

1. Het huidige budget dat door middel van deelnemersbijdragen aan de beide recreatieschappen wordt bijgedragen blijft behouden. De samenwerking blijft in stand met als inzet vermindering van bestuurlijke drukte, verlaging excessieve overhead kosten en slimme simpele aansturing van de beheeropgave van bestaande terreinen (en routes)
2. De gemeente Utrecht stopt de deelname in Loosdrecht en spreekt met de provincie Utrecht een uitruil af. De uitruil betekent dat waar de gemeente Utrecht niet meegaat in de nieuwe samenwerking voor de Loosdrechtse Plassen, de gemeente Utrecht meer verantwoordelijkheid en middelen toebedeeld aan het samenwerkingsverband dat de opvolger is van Stichtse Groenlanden.
   Gelijktijdig maakt de provincie Utrecht de omgekeerde beweging. Een lagere bijdrage in de opvolger van SGL en een hogere bijdrage in LSD. Daarmee kan de Provincie Utrecht meer invloed uitoefenen op de opgave in het Plassenschap, inclusief daarbij de verwevenheid met de Natura 2000. De stad is omgekeerd meer betrokken bij de regionale opgave die de stad betreffen. In concreto, de bijdrage van de gemeente Utrecht gaat naar SGL en de provincie verlaagt haar bijdrage in SGL en verschuift deze naar LSD.
3. Door de uitruil hoeft de gemeente Utrecht geen uittredesom te betalen in LSD en wordt ook de wachttermijn van drie jaar (artikel 29, eerste lid GR LSD) door een te nemen bestuursbesluit gestopt. Het effect voor de overige gemeenten in de samenwerking en de financiële positie van de beide schappen is daarmee nihil en verwaarloosbaar. Hiermee wordt de financiële stabiliteit van het schap LSD verstevigd en geeft voor de langere termijn vastigheid.
4. De uitruil levert betrokkenheid van de gemeente Utrecht op daar waar zij zich betrokken voelt, het vermindert de bestuurlijke drukte (een partner minder in LSD en een verbonden partij minder voor de gemeente Utrecht).
5. De ingangsdatum van het uittreden van de gemeente Utrecht valt samen met het liquideren van RMN, het omzetten van het LSD naar een nieuwe governance en het omzetten naar een nieuw governancemodel voor SGL.
6. De gemeente Utrecht heeft als doel om de transitie en de daarmee samengaande liquidatie van RMN zorgvuldig uit te voeren en de mogelijke financiële consequenties indien nodig in gezamenlijkheid te dragen. De beoogde uittreding uit Loosdrecht, en de uitruil van de gemeentelijke bijdrage naar SGL, vormen geen aanleiding om niet deel te nemen in transitiekosten die niet binnen de schapsbegroting kunnen worden opgevangen. Zolang gemeente Utrecht deelnemer is van het schap, volgt zij de financiële verplichtingen zoals die zijn vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling.

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

Aan:
de deelnemers van Stichtse Groenlanden
de gemeenteraden, de provinciale staten en colleges van B&W en GS

Onderwerp: Beschrijvingsbrief bij voorstel Toekomstige samenwerking in Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Bijlagen:

- Voorstel aan deelnemers toekomstige samenwerking in SGL, vsdfAB01.112021 (reeds toegezonden 2-11-2021)
- Definitieve eindconcept van de integrale versie Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden vastgesteld DB 18.11.21 (bijgevoegd)
- Bijlage 2, toelichting gekozen GR-vorm voor toekomstige samenwerking in SGL.vsdf (bijgevoegd)
- Bijlage – Intentie-overeenkomst SBB vs.1.07 (reeds toegezonden 2-11-2021)
- Bijlage – Liquidatieplan RMN (reeds toegezonden 2-11-2021)

Geachte deelnemer,

Hiermee informeren wij u over de voortgang van het proces om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden. Door het algemeen bestuur van het schap is, in de vergadering van 29 oktober 2021, een keuze gemaakt voor deze toekomstige samenwerking. Het voorstel daaromtrent is op 2 november jl. aan u als deelnemers gezonden. Aanvullend is op 17 november 2021 door het dagelijks bestuur invulling gegeven aan de keuze voor de vorm van de gemeenschappelijke regeling. De gekozen uitwerking treft u als bijlage 1 bij deze brief aan. In deze brief lichten we de kern van het voorstel voor de toekomstige samenwerking kort toe. Het betreft een fundamentele wijziging, een trendbreuk ten opzichte van de huidige organisatiestructuur, de juridische vormgeving en de manier van werken in het schap ten aanzien van het beheer en onderhoud van recreatieve terreinen en paden. Aan u als deelnemer van het schap wordt gevraagd een besluit te nemen en daarmee in te stemmen met de voorgelegde keuze. Wij ontvangen uw reactie graag rond 1 februari 2022.

Digitale bijeenkomst voor raads- en statenleden
Om de raads- en statenleden mee te nemen in het proces en uitleg te geven over de stukken en de daarin verwoorde keuzes zullen er twee bijeenkomsten van de Raads- en Statenklankbordgroep via Teams worden gehouden. Daarin is er gelegenheid om vragen te stellen.
De bijeenkomsten worden gehouden op **dinsdag 30 november 2021, van 19.30 tot 21.00 uur** en op **woensdag 8 december 2021, van 19.30 tot 21.00 uur.**
Wij nodigen u uit om bij één van deze digitale informatiebijeenkomsten aanwezig te zijn. De link met de inloggegevens zullen aan de griffies worden toegezonden.

Aanleiding
In 2019 is geconstateerd dat de situatie bij de Recreatie Midden Nederland (RMN) zorgelijk is. De bedrijfsvoering van RMN was niet in control en de kosten liepen op. In het daaropvolgend proces is door Bureau Berenschot geconcludeerd dat er ook meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking. Concreet: duidelijkheid van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking.
Eind 2020 hebben de besturen van de schappen richtinggevende uitspraken gepresenteerd voor de toekomstige samenwerking binnen de schappen en daarbij aangegeven dat er geen draagvlak meer is voor het voortbestaan van RMN. De deelnemers van het schap hebben hierop instemmend gereageerd, met enkele aanvullende aandachtspunten.
Vanaf begin dit jaar zijn, met ondersteuning van Bureau KokxDeVoogd, gesprekken gevoerd over de invulling van de nieuwe samenwerking. Met veel partijen (intern en extern) is gesproken en alle daaruit voortvloeiende informatie heeft geleid tot het voorstel, dat u op 2 november jl. aangeboden is.

Korte uitleg beslispunten en onderliggende stukken
Hieronder vindt u een korte uitleg op de aangeboden stukken.

Als eerste willen wij de noodzaak van de besluitvorming op dit moment uitleggen. Om de opheffing van RMN op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken is het van belang dat er duidelijkheid is over de nieuwe samenwerking binnen het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en de vorm daarvan. De uitvoering van de werkzaamheden moet immers passen bij de organisatievorm, die wordt gekozen. Met de besluitvorming hierover onder de deelnemers in januari/februari 2022 is het mogelijk om voor 1 maart 2022 definitief te besluiten over opheffing van RMN en de liquidatiedatum, zodat ook het personeel een redelijke termijn wordt geboden voor de overgang naar een nieuwe organisatie.

<u>Voorstel Toekomstige samenwerking recreatietaken; beslispunt 1 in het voorstel</u>
In dit voorstel met bijlagen staat de nieuwe samenwerkingsvorm beschreven. Daarin vindt u de organisatievormen, die zijn bekeken en de motivering voor de keuze van de voorgestelde organisatievorm. De gekozen vorm, een 'lichte' gemeenschappelijke regeling, is verder uitgewerkt op verschillende onderdelen met consequenties en risico's. De richtinggevende uitspraken zijn leidend geweest voor de voorstellen. Het bestuur is tot de conclusie gekomen dat samenwerking binnen een gemeenschappelijke regeling de meest aangewezen vorm is. Hiermee blijft er een rechtspersoon voor het gezamenlijk eigendom, voor het opdrachtgeverschap en uitvoering van VTH-taken in het gebied. In het voorstel worden de nu bekend zijnde financiële consequenties aangegeven. In bijlage C bij het voorstel vindt u een raming van de incidentele kosten per deelnemer.
Voorstel behandeling: U wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde toekomstige vormgeving van de samenwerking.

<u>Voorstel tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling; beslispunt 2a in het voorstel</u>
Om de nieuwe samenwerking ook van een juridisch deugdelijke basis te voorzien moet de gemeenschappelijke regeling vernieuwd worden. Bijlage 1 bij het voorstel over de toekomstige samenwerking van het schap, is een aangepaste tekst van de gemeenschappelijke regeling, geënt op de gekozen nieuwe samenwerkingsvorm. Deze bijlage 1 ontbrak nog bij de zending van 2 november jl. en ontvangt u hierbij. In deze nieuwe doorlopende tekst van de regeling, waarin de RMN als uitvoeringsorganisatie is vervallen, zijn de taken en omvang van het bestuur geduid en is het geheel geactualiseerd en leesbaarder geworden. Tevens ontvangt u hierbij als achtergrondinformatie (bijlage 2 bij deze brief) een toelichting op de afwegingen die in het bestuur van SGL gemaakt zijn over het 'juridisch jasje' voor de toekomstige samenwerking. Deze bijlage 2 is ter kennisneming bijgevoegd en maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming.

De procedure voor het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling is geregeld in artikel 36 van de nu geldende regeling. Daarin ligt vast dat 2/3de van de deelnemers (dus 7 deelnemers) moet instemmen met wijziging van de gemeenschappelijke regeling voordat het AB het besluit om de gewijzigde gemeenschappelijke regeling vast te stellen kan nemen. Medio februari 2022, als de besluiten van alle deelnemers binnen zijn, zullen wij vaststellen of dit het geval is en of wij de gewijzigde tekst van de gemeenschappelijke regeling kunnen vaststellen. Deze treedt dan per 1 januari 2023 in werking.
Voorstel behandeling: Gevraagd wordt in te stemmen met de nieuwe doorlopende tekst van de regeling als opgenomen in bijlage 1 (beslispunt 2a in het voorstel).

Intentieovereenkomst tussen de recreatieschappen en Staatsbosbeheer; beslispunt 2b in het voorstel
Staatsbosbeheer wordt gezien als de meest aangewezen en best passende organisatie om de werkzaamheden van RMN over te nemen. De redenen hiervoor zijn o.a. expertise & ervaring op gebied van beheer en exploitatie van recreatievoorzieningen, is nu al partner in RodS samenwerking, solide organisatie, mogelijkheid tot uitvoering van overheidstaken als verordeningen, mogelijkheid tot vestiging alleenrecht. In een intentieovereenkomst is het proces beschreven om te komen tot een concrete aanbieding van Staatsbosbeheer om de werkzaamheden voor het schap van RMN over te nemen, waar mogelijk inclusief personeel.
Voorstel behandeling: Kennisnemen van bijgevoegd de intentieovereenkomst die met Staatsbosbeheer wordt afgesloten.

Opheffing RMN; beslispunt 3 in het voorstel
De bedrijfsvoeringorganisatie RMN is een gemeenschappelijke regeling waarin de dagelijks besturen van de twee recreatieschappen en Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht participeren als deelnemer. Door het bestuur van RMN is aan de drie deelnemers voorgesteld om de regeling RMN per 31 december 2022 op te heffen. Dit is een jaar later dan eerder is aangegeven omdat het meer tijd kost een nieuwe uitvoeringsorganisatie voor de recreatieschappen te organiseren.
Voorstel behandeling: besluit bestuur RMN om in te stemmen met opheffing RMN onderschrijven.

Concept-Liquidatieplan RMN; beslispunt 4 in het voorstel
Bij de opheffing van RMN hoort een liquidatieplan waarin de liquidatie en de daaraan verbonden kosten worden beschreven. Een uitsplitsing van de kosten per deelnemer is als bijlage in dit plan opgenomen. Inmiddels heeft het bestuur van RMN een concept-liquidatieplan opgesteld en dit ter kennis gebracht aan de drie deelnemers. Vanwege de financiële consequenties voor Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt dit concept-plan ook ter kennis gebracht aan de gemeenten en provincie die deelnemen in het schap. Het dagelijks bestuur bekijkt of de liquidatiekosten, die ten laste Recreatieschap Stichtse Groenlanden komen, kunnen worden opgevangen binnen de begroting. De kosten die niet in de begroting kunnen worden opgevangen zullen bij de deelnemers separaat, aan de hand van een begrotingswijziging, in rekening worden gebracht.
Voorstel behandeling: Kennisnemen van het concept-liquidatieplan RMN.

Vervolgproces
Zoals hiervoor aangegeven wordt nu aan u als deelnemer gevraagd in te stemmen met de nieuwe samenwerkingsvorm en de nieuwe doorlopende tekst van de gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden. Gevraagd wordt om de besluiten begin februari 2022 aan ons bestuur kenbaar te maken.
Na het verzamelen van alle besluiten is ons bestuur half februari 2022 in staat de vervolgstappen te zetten. Allereerst wordt het besluit over het opheffen van RMN definitief gemaakt. Als ook het Plassenschap Loosdrecht en Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht besluiten tot opheffing is het besluit tot opheffing een feit. Dan kan het bestuur van RMN eind februari 2022 een besluit nemen over het liquidatieplan van RMN. De datum van effectuering van het besluit tot opheffing van

RMN wordt genomen als er een definitieve oplossing is voor de taakuitvoering die nu bij RMN ligt. Voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden betekent dit dat er een samenwerkingsovereenkomst met een toekomstige beheersorganisaties (Staatsbosbeheer) is gesloten.

Staatsbosbeheer zal vóór 1 juni 2022 aangeven hoe en onder welke (financiële) condities zij de werkzaamheden voor het schap wil overnemen. Dan zijn alle gevolgen duidelijk en zal ons bestuur een besluit nemen over de samenwerking met Staatsbosbeheer. In juni 2022 wordt deze besluitvorming afgerond en kan gewerkt worden aan de overgang van medewerkers van RMN naar de nieuwe uitvoeringsorganisatie, zodat op 1 januari 2023 gestart kan worden met de nieuwe uitvoering in een nieuwe setting. Hiermee ontstaat een nieuwe situatie en een nieuwe werkelijkheid waarmee de noodzakelijke taakuitvoering voor de recreatiegebieden en andere routegebonden voorzieningen ook in de toekomst gewaarborgd is.

Namens het algemeen bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden,



J.C.R. van Everdingen
Voorzitter

PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

- **TELEFOON**
  030 297 40 00
- **POSTADRES**
  Postbus 8058
  3503 RB Utrecht
- **BEZOEKADRES**
  Archimedeslaan 6
  3584 BA Utrecht
- **ONLINE**
  www.recreatiemiddennederland.nl
  info@recreatiemiddennederland.nl
- **FINANCIEEL**
  IBAN NL68 BNGH 0285012290
  BIC BNGH NL2G
  BTW NL804162591B01
  KvK 52394832

Aan:
de deelnemers van Plassenschap Loosdrecht
de gemeenteraden, de provinciale staten en colleges van B&W en GS

Onderwerp: Toekomstige organisatie voor Plassenschap Loosdrecht

Utrecht, 15 november 2021

Geachte deelnemer,

Hiermee informeren wij u over de voortgang van het proces om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor de recreatieschappen. Door de Plassenraad is in de vergadering van 1 november 2021 een keuze gemaakt voor een nieuwe organisatiestructuur voor het Plassenschap Loosdrecht e.o. Het betreft een wijziging van de bestaande samenwerking door het aangaan van een nieuwe organisatiestructuur. De bestaande gemengde duale gemeenschappelijke regeling zal worden omgevormd tot een bedrijfsvoeringsorganisatie die de taakuitvoering via dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) uitbesteed aan nieuwe uitvoerende partijen. Hiermee wordt ingezet op verlaging van de bestuurlijke druk en overhead. Voorgesteld wordt door te gaan als bedrijfsvoeringorganisatie. Aan u als deelnemer van het schap wordt gevraagd een besluit te nemen om hiermee in te stemmen. Wij ontvangen uw reactie graag voor rond 1 februari 2022.

Digitale bijeenkomst voor raads- en statenleden
Om de raads- en statenleden mee te nemen in het proces en uitleg te geven over de stukken en de daarin verwoorde keuzes zullen er twee bijeenkomsten van de Raads- en Statenklankbordgroep via Teams worden gehouden. Daarin is er gelegenheid om vragen te stellen.
De bijeenkomsten worden gehouden op **dinsdag 30 november 2021, van 19.30 tot 21.00 uur** en op **woensdag 8 december 2021, van 19.30 tot 21.00 uur.**
Wij nodigen u uit om bij één van deze digitale informatiebijeenkomsten aanwezig te zijn. De link met de inloggegevens zullen aan de griffies worden toegezonden.

Context
In 2019 is geconstateerd dat de situatie bij de Recreatie Midden Nederland (RMN) zorgelijk is. De bedrijfsvoering van RMN was niet in control en de kosten liepen op. In het daaropvolgend proces is door Bureau Berenschot geconcludeerd dat er ook meer duidelijkheid nodig is over de basis voor samenwerking. Concreet: duidelijkheid van de deelnemers aan de schappen over doel, nut en noodzaak van de samenwerking.
Eind 2020 hebben de besturen van de schappen richtinggevende uitspraken gepresenteerd voor de toekomstige samenwerking binnen de schappen en daarbij aangegeven dat er geen draagvlak meer

is voor het voortbestaan van RMN. De deelnemers van het schap hebben hierop begin 2021 instemmend gereageerd, met enkele aanvullende aandachtspunten.
Vanaf begin dit jaar zijn, met ondersteuning van Bureau KokxDeVoogd, gesprekken gevoerd over de invulling van de nieuwe samenwerking. Met veel partijen (intern en extern) is gesproken en alle daaruit voortvloeiende informatie heeft geleid tot het voorstel dat u nu wordt aangeboden.

Korte uitleg beslispunten en onderliggende stukken
Aan de deelnemers is een voorstel met onderliggende stukken aangeboden. Hierbij een korte uitleg van de aangeboden stukken.

Als eerste willen wij de noodzaak van de besluitvorming op dit moment uitleggen. Om de opheffing van RMN op een zorgvuldige wijze mogelijk te maken is het van belang dat er duidelijkheid is over de nieuwe samenwerking en de vorm daarvan. De uitvoering van de werkzaamheden moet passen bij de organisatievorm die wordt gekozen. Met de besluitvorming in januari/februari 2022 is het mogelijk om in het voorjaar besluiten te nemen over de liquidatie/opheffing van RMN, zodat ook het personeel een redelijke termijn wordt geboden voor de overgang naar een nieuwe organisatie.

<u>Voorstel Toekomstige samenwerking recreatietaken</u>
In dit voorstel met bijlagen staat de nieuwe samenwerkingsvorm beschreven. Daarin vindt u de motivering voor de samenwerkingsvorm in verschillende onderdelen met consequenties en risico's. Daarin komt ook het financiële aspect aan bod. Het voorstel gaat uit van twee uitvoeringsorganisaties, de gemeente Wijdemeren voor de 'natte' gebieden [1.] van het schap en Staatsbosbeheer voor de 'droge' gebieden [2.] van het schap. Met Staatsbosbeheer wordt een intentieovereenkomst afgesloten, zoals hierna nader geduid. De richtinggevende uitspraken van december 2020 worden gevolgd. Voor een samenwerking met de Vinkeveense Plassen, onderdeel van deze uitspraken, is het op dit moment nog niet mogelijk vanwege de complexiteit en onderscheid in karakteristiek. In het voorstel is het door de deelnemers te nemen besluit opgenomen. U wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde toekomstige organisatievorm. Verder wordt in het voorstel ook ingegaan op het beëindigen van het deelnemerschap van de gemeente Utrecht aan het Plassenschap. De deelnemersbijdrage van de gemeente Utrecht zal gecompenseerd worden door de Provincie Utrecht, zodat er geen financieel nadeel ontstaat voor de andere deelnemers aan het schap.

<u>Intentieovereenkomst tussen de recreatieschappen en Staatsbosbeheer</u>
Staatsbosbeheer wordt gevraagd de uitvoering van een deel van de taken, de 'droge' gebieden, over te nemen. Dit aansluitend bij de vraag die vanuit het Recreatieschap Stichtse Groenlanden is gesteld voor de uitvoering van alle werkzaamheden. Ter kennisneming is bijgevoegd de intentieovereenkomst die met Staatsbosbeheer wordt afgesloten. Hierin wordt het proces beschreven om te komen tot een concrete aanbieding van Staatsbosbeheer om de werkzaamheden voor het schap van RMN over te nemen, waar mogelijk inclusief personeel.

<u>Concept-Liquidatieplan RMN</u>
De bedrijfsvoeringorganisatie RMN is een gemeenschappelijke regeling waarin de dagelijks besturen van de twee recreatieschappen en Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht participeren als deelnemer. Door het bestuur van RMN is aan deze drie deelnemers voorgesteld om de regeling RMN per 31 december 2022 op te heffen. Dit is een jaar later dan eerder is aangegeven omdat het meer tijd kost een nieuwe uitvoeringsorganisatie voor de recreatieschappen te organiseren. Bij de opheffing RMN hoort een liquidatieplan waarin de liquidatie en de daaraan verbonden kosten worden beschreven. Een uitsplitsing van de kosten per deelnemer is in dit plan opgenomen. Inmiddels heeft het bestuur van RMN een concept-liquidatieplan opgesteld en dit ter kennis

1. Onder de 'natte' gebieden wordt verstaan de Loosdrechtse Plassen die vallen onder en behoren bij het zorggebied van het Plassenschap.
2. De 'droge' gebieden zijn: Aa, Bosdijk, Boterwal, De Geer, De Uitweg van Portengen, Oukoperdijk, Veenkade en Zwaan.

gebracht aan de drie deelnemers. Vanwege de financiële consequenties voor het Plassenschap wordt dit concept-plan ook ter kennis gebracht aan de gemeenten en de provincies, die deelnemen aan het schap.

Vervolgproces
Zoals hiervoor aangegeven wordt nu aan u als deelnemer gevraagd in te stemmen met de nieuwe samenwerkingsvorm. Gevraagd wordt om het besluit begin februari 2022 aan ons bestuur kenbaar te maken.
Na het verzamelen van alle besluiten is ons bestuur half februari 2022 in staat de vervolgstappen te zetten. Allereerst wordt een besluit genomen over het opheffen van RMN. Als ook het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht besluiten tot opheffing is het besluit tot opheffing een feit. Dan kan het bestuur van RMN eind februari 2022 een besluit nemen over het liquidatieplan van RMN. De uitvoering van het besluit tot opheffing wordt pas genomen als er een definitieve overeenkomst met een toekomstige beheersorganisaties (de gemeente Wijdemeren en Staatsbosheer) is gesloten.

<u>Voorstel tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling</u>
In het voorjaar kunt u de wijziging van de gemeenschappelijke regeling verwachten. Deze zal u worden aangeboden om vast te stellen, zodat vanaf 1 januari 2023 de nieuwe organisatie ook echt vorm kan krijgen.

<u>Uitvoering van de werkzaamheden na 1 januari 2023</u>
Het proces met Staatsbosbeheer over de uitvoering van de werkzaamheden in de ‘droge’ gebieden zal in juni 2022 leiden tot besluitvorming. Met Wijdemeren zal in dezelfde periode worden overlegd en besluitvorming plaats vinden over de taakuitvoering voor de ‘natte’ gebieden. Dit zal in nauw overleg tussen de twee gebiedsgemeenten plaatsvinden. Dan zijn alle (financiële) gevolgen inzichtelijk en kan ook gewerkt worden aan de overgang van medewerkers van RMN naar de nieuwe uitvoeringsorganisaties. Hiermee ontstaat een nieuwe situatie en een nieuwe werkelijkheid waarmee de noodzakelijke taakuitvoering voor de recreatiegebieden ook in de toekomst gewaarborgd is.

Namens het dagelijks bestuur van Plassenschap Loosdrecht,

Mw. drs. C.R. Larson
Voorzitter Plassenschap Loosdrecht

Liquidatieplan
Recreatie Midden Nederland

CONCEPT

Versie:	1.0 TER VASTSTELLING
Datum:	27-10-2021

Versiebeheer

Versie	Datum document	Datum besproken	Besproken met	Aangebrachte wijzigingen na bespreking
0.1	23 augustus 2021	07 september 2021	Directeur RMN	1. Besluitvormingsprocedure 2. Formatieoverzicht 3. Contractuele frictiekosten 4. Liquidatiebegroting 5. Duiding OvO bij boedelonderdeel personeel 6. Risicoparagraaf
0.2	08 oktober 2021	11 oktober 2021	Directeur RMN	1. Besluitvormingsprocedure 2. Toe te passen verdeelsleutel B2022 3. Teksten onderdeel personeel 4. Peildatum bezetting op 1/11/2021 5. Liquidatiebegroting + € 250.000 (afkoop verlofsaldi en ww-risico)
0.3	13 oktober 2021	19 oktober 2021	Directieteam en OR	1. Nadrukkelijker OR traject benoemd in het plan van aanpak 2. Diverse tekstuele wijzigingen 3. Management samenvatting toegevoegd
0.4	21 oktober 2021	25 oktober 2021	Bestuur RMN	1. Bijlage 4 toegevoegd met verdeling liquidatiekosten deelnemers van de schappen 2. Eerste alinea bovenaan p4 management samenvatting gecorrigeerd
1.0	27 oktober 2021	Planning deelnemers	Deelnemers RMN	Eindconcept versie
1.0	27 oktober 2021	Te plannen	Bestuur RMN	Vastgesteld

CONCEPT

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting **4**

1. Inleiding **5**

2. Procedure, uitgangspunten en spelregels opheffing **7**

3. Beschrijving van de boedel **12**
3.1. De taken 12
3.2. Het personeel 12
3.3. Het bezit en de schulden 15
3.4. De verplichtingen 15
3.5. Het archief 16

4. Plan van aanpak en begroting liquidatie **18**
4.1. Planning voorbereiding liquidatie 18
4.2. Liquidatiebegroting 20
4.3. Verdeling van de liquidatiekosten 20

5. Risicoparagraaf **21**

Bijlagen **22**
Bijlage 1 – Bronnen
Bijlage 2 – Contracten
Bijlage 3 – Activastaat per 31-12-2020
Bijlage 4 – Verdeling liquidatiekosten deelnemers SGL en LSD

CONCEPT

Managementsamenvatting

De gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (gevestigd in Utrecht, KvK-nummer 52393925)(hierna: RMN) is opgericht in 1996. De regeling is gewijzigd in 2008 en 2016 en heeft thans drie deelnemers: het Plassenschap Loosdrecht e.o. (hierna: LSD), het recreatieschap Stichtse Groenlanden (hierna: SGL) en de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft als belangrijkste subsidiënt een zetel in het bestuur.

In 2019 is een bestuurlijk proces gestart waarin de toekomst van de schappen LSD en SGL wordt heroverwogen met als belangrijkste onderdeel de herziening van de relatie met RMN. Dit heeft in 2020 geleid tot richtinggevende uitspraken over een nieuwe inrichting van de samenwerking op het gebied van recreatie in de provincie Utrecht. Het gevolg van deze ontwikkeling is dat de gemeenschappelijke regeling RMN wordt ontbonden, omdat er geen draagvlak voor een voortbestaan meer is onder de deelnemers. Dit liquidatieplan beoogt de drie deelnemers alle informatie te verschaffen die zij nodig hebben om een besluit te kunnen nemen over de opheffing van RMN en de financiële en personele gevolgen daarvan, die voor hun rekening komen.

Om het voornemen tot opheffing te kunnen effectueren zijn zorgvuldig te nemen stappen in de besluitvorming nodig die in dit plan stap voor stap zijn beschreven. Uiteraard kan het liquidatiebesluit pas worden genomen als duidelijk is of en zo ja welke taken door andere partijen worden overgenomen of dat taken worden beëindigd. In dit liquidatieplan wordt uitgegaan van een liquidatiedatum van 31 december 2022, zodat er bij definitieve besluitvorming begin 2022 voldoende tijd is een zorgvuldige afwikkeling.

Het belangrijkste onderdeel van de ‘boedel’ is het personeel (38,32 f.t.e.) dat nu de werkzaamheden uitvoert. Veel werkzaamheden zullen ook in de nieuwe situatie worden uitgevoerd bij de nieuwe organisaties, sommige niet. In dit liquidatieplan is de spelregel opgenomen dat het personeel zo snel mogelijk, maar tenminste 6 maanden voor de opheffingsdatum (uiterlijk 30 juni 2022) duidelijkheid heeft over hun rechtspositie. Indien de organisaties die de taken beogen uit te voeren op 30 juni 2022 nog geen duidelijkheid kunnen geven over in dienst neming van de medewerkers in de nieuwe organisatie, wordt de liquidatiedatum met tenminste drie maanden uitgesteld.
Uit de beschrijving van de boedel van RMN blijkt voorts, dat in het kader van de vereffening geen noemenswaardige vervreemdingskosten aan de orde zijn omdat de omvang van de materiële vaste activa op de balans zeer beperkt is. Afhankelijk van het exploitatieresultaat in het laatste boekjaar kan hooguit een relatief klein positief of negatief vereffeningsaldo optreden.

De liquidatiekosten worden geraamd op totaal € 1,25 miljoen. De meeste kosten worden geraamd op het risico van de personele en frictie (die al dan niet in het kader van een sociaal plan worden gemaakt). De overige kosten worden gemaakt in de vorm van uren van de uitvoering van de liquidatievoorbereiding, boetebedingen uit de contracten en het liquidatieproces zelf. De kosten worden gedragen door RMN. De geraamde liquidatiekosten worden verdeeld over de deelnemers op basis van de verdeelsleutel die in de begroting van 2022 wordt gehanteerd. Dit betekent dat aan de liquidatiekosten SGL-A een bedrag van € 0,57 miljoen bijdraagt, SGL-B een bedrag van € 0,29 miljoen en LSD een bedrag van € 0,39 miljoen.

CONCEPT

1. Inleiding

De gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (gevestigd in Utrecht, KvK-nummer 52393925)(hierna: RMN) is opgericht in 1996 (regeling gewijzigd in 2008 en 2016) en heeft thans drie deelnemers: het Plassenschap Loosdrecht e.o. (hierna: LSD), het recreatieschap Stichtse Groenlanden (hierna: SGL) en de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft als belangrijkste subsidiënt een zetel in het bestuur..

In 2019 is een bestuurlijk proces gestart waarin de toekomst van de schappen LSD en SGL wordt heroverwogen met als belangrijkste onderdeel de herziening van de relatie met RMN. Dit heeft in 2020 geleid tot richtinggevende uitspraken over een nieuwe inrichting van de samenwerking op het gebied van recreatie in de provincie Utrecht. In het memo d.d. 7 december 2020 gericht aan de besturen 'Toekomstige samenwerking Recreatieschappen Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappennieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland' zijn over RMN de volgende richtinggevende uitspraken gedaan:

- De gevolgen te onderzoeken van de wijzigingen voor de externe opdrachten die door RMN worden uitgevoerd voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau Utrecht, alsmede de positie van het Routebureau als organisatorisch onderdeel van RMN en hiervoor voorstellen te doen.
- Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. Hiervoor een liquidatieplan te laten opstellen door een apart hiervoor aangestelde projectleider met ondersteuning van een bureau. Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

Om een besluit te kunnen nemen over een nieuwe inrichting van de samenwerking hebben de drie deelnemers onder meer informatie nodig over de consequenties van en de voorwaarden waaronder de opheffing van de gemeenschappelijke regeling RMN. Dit plan beoogt deze informatie te verschaffen.

De gemeenschappelijke regeling RMN is de uitvoeringsorganisatie voor LSD en SGL. Feitelijk betekent dit dat RMN voor haar opdrachtgevers de benodigde bemensing levert voor de taakuitvoering op het gebied van beheer en onderhoud, vergunningverlening, evenementen begeleiding, programma management (ontwikkeling), exploitatie, handhaving en toezicht, het leveren van bestuursondersteuning en bedrijfsvoering (waaronder marketing en communicatie). Daarnaast voert RMN opdrachten uit voor Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en is het Routebureau Utrecht organisatorisch bij RMN ondergebracht. Het personeel dat de taken uitvoert is in dienst van RMN. De schappen LSD en SGL hebben geen personeel in dienst. Ook heeft RMN slechts in beperkte mate bezit (activa) op de balans staan. Alleen materieel dat zowel voor de uitvoering van de taken voor LSD en SGL wordt ingezet staat op de balans van RMN. De rest van de activa staat op de balans van LSD of SGL.

Het doel van dit liquidatieplan is om het bestuur van RMN te informeren over de consequenties voor de medewerkers en de omvang en waarde van de 'boedel' die per liquidatiedatum vervalt en wordt overgedragen. Daarnaast kan op basis van de inventarisatie worden bepaald welke rechten en verplichtingen die samenhangen met de boedel dienen te worden afgewikkeld en welke kosten

CONCEPT

gemoeid gaan met de opheffing en voor rekening van de deelnemers komen. De informatie uit dit liquidatieplan kan tevens worden benut als achtergrondinformatie om een besluit over de nieuwe samenwerking te kunnen nemen.

Dit liquidatieplan is als volgt opgebouwd. In de eerstvolgende paragraaf gaan we in op de uitgangspunten en spelregels die gelden in het proces van liquidatie alsmede de benodigde stappen in de besluitvorming. In paragraaf 3 wordt een inventarisatie gegeven van alle 'boedel' van RMN in termen van arbeidscontracten, leverancierscontracten, klantverplichtingen, bezit en risico's. In paragraaf 4 gaan we in op de stappen in het proces van liquidatie en de kosten (en opbrengsten) die hiermee samenhangen, samengevat in een liquidatiebegroting.

Dit liquidatieplan is gebaseerd op de meest actuele gegevens van RMN. Bij het opstellen van dit liquidatieplan is ervan uitgegaan dat deze documenten en overzichten een juiste en volledige weergave zijn van de werkelijkheid. De bronnenlijst is opgenomen in de bijlage.

CONCEPT

2. Procedure, uitgangspunten en spelregels opheffing

De basis voor de **opheffingsprocedure** is gelegen in de tekst van de gemeenschappelijke regeling van RMN[1], die stelt:

> Artikel 25 Opheffing
>
> 1. Deze regeling kan worden opgeheven, als tenminste drievierde van het aantal deelnemers daartoe besluiten.
> 2. In het geval van opheffing stelt het bestuur, na overleg met de deelnemers een liquidatieplan vast.
> 3. Het liquidatieplan omvat de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en een regeling met betrekking tot de gevolgen, die de opheffing voor het personeel heeft.
> 4. Voor zover het liquidatieplan niet anders bepaalt geschiedt de vereffening van een nadelig saldo dan wel de verdeling van een voordelig saldo conform de in artikel 19 vastgestelde verdeelsleutel.

In het eerste lid van artikel 25 wordt gesteld dat een besluit van drievierde van het aantal deelnemers nodig is. In de laatste vastgestelde versie van de gemeenschappelijke regeling wordt nog uitgegaan van 5 deelnemers (inclusief het Plassenschap VVP en het recreatieschap UHVK). Tenminste drievierde van de deelnemers betekent dan de facto vier van de vijf deelnemers. Bij het huidige aantal van drie deelnemers betekent het de facto unanimiteit van stemmen.

In het tweede lid staat dat het bestuur, na overleg met de deelnemers een liquidatieplan vast moet stellen. In de besluitvorming dienen daarom de volgende stappen te worden genomen:

Stap 1. Het bestuur van RMN doet een voorstel tot opheffing en stelt een concept liquidatieplan vast.
Stap 2. Het bestuur van RMN zendt het voorstel tot opheffing en het concept liquidatieplan naar gedeputeerde staten van de provincie Utrecht alsmede de dagelijks besturen van de beide deelnemende schappen, dat laatste in het kader van het in lid 2 van de GR genoemde 'overleg'.
Stap 3. Het concept liquidatieplan wordt aan de ondernemingsraad van RMN voorgelegd, deze geeft haar reactie af binnen een met de WOR-bestuurder afgesproken termijn.
Stap 4. Het bestuur van RMN stelt met inachtneming van de reacties van de deelnemers vast of de deelnemers hebben besloten tot opheffing en stelt vervolgens met inachtneming van het OR advies het liquidatieplan vast.

Gelet op de agenderingen en aanlevertermijnen kost het doorlopen van de stappen 1 t/m 4 realistisch gezien drie maanden tijd (november 2021 – januari 2022). Gelet op deze termijnen moet worden geconcludeerd dat de eerder beoogde en in de richtinggevende uitspraken van de besturen (d.d. 7 december 2020) opgenomen datum van 1 januari 2022 niet meer kunnen worden gehaald. We gaan in het vervolg van dit liquidatieplan derhalve uit van een liquidatiedatum van 31 december 2022, zodat er tijd is voorbesluitvorming en een zorgvuldige afwikkeling.

[1] Besluit van gedeputeerde staten van Utrecht van 12 april 2016, nr.81824243, houdende de wijziging van de gemeenschappelijke regeling van Recreatie Midden-Nederland in een bedrijfsvoeringsorganisatie (Bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland. Geldend van 01-07-2016 t/m heden (Overheid.nl).

CONCEPT

In lid drie van het artikel is een inhoudelijke eis aan het liquidatieplan opgenomen. Het plan omvat:

a) de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en
b) een regeling met betrekking tot de gevolgen, die de opheffing voor het personeel heeft.

De eerste inhoudelijke eis houdt in dat duidelijk in het plan moet zijn weergegeven, wat de verplichtingen zijn tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing. Wij vertalen dit naar: *wat zijn de kosten van de liquidatie en de vereffening en wat is de bijdrage van de provincie Utrecht en de beide deelnemende schappen hierin.*
De tweede inhoudelijke eis wordt nader zal worden vormgegeven via een addendum op het bestaande sociaal plan.

Uit lid 4 blijkt hoe de verdeling van die kosten moet worden berekend. Verwezen wordt naar artikel 19 van de gemeenschappelijke regeling:

> Artikel 19 Nadelig saldo
> 1. Het nadelig saldo van de jaarrekening komt ten laste van de recreatieschappen naar rato van het aandeel per recreatieschap in de totale salariskosten van de regeling. Het aandeel wordt bepaald op basis van het aantal werkelijk gewerkte uren voor ieder recreatieschap dat in dienst is van de bedrijfsvoeringsorganisatie.
> 2. Het bestuur stelt een methode van doorberekening van de totale kosten van de bedrijfsvoeringsorganisatie vast.

In de laatst vastgestelde jaarrekening (2020) van RMN staat hierover het volgende:
". . . in de begroting 2020 is rekening gehouden met een evenredige verdeling van loonkosten over de schappen, terwijl de loonkosten in de jaarrekening worden toegerekend op basis van de realisatie per schap."

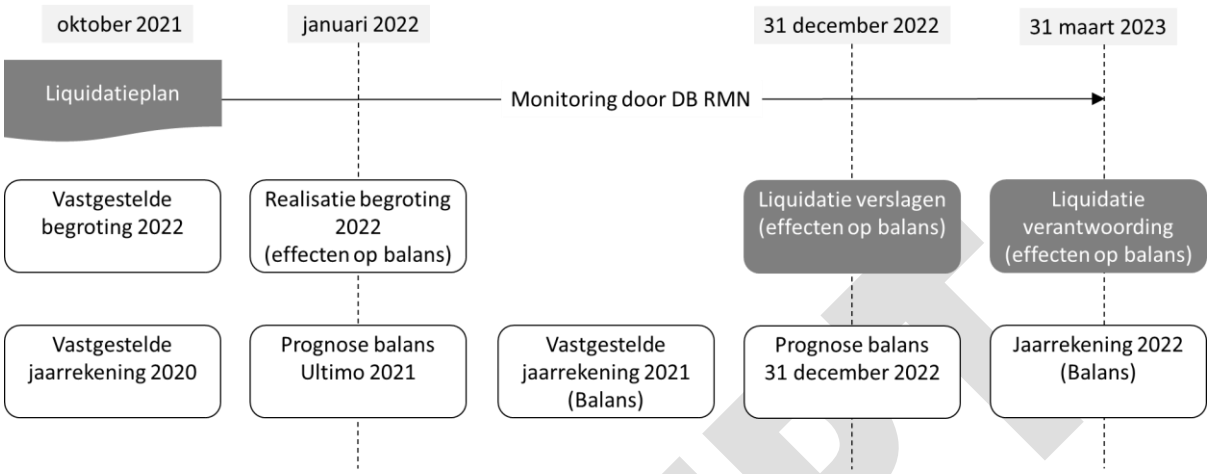
Wij stellen voor om de verdeling van de boedel te baseren op de verdeelsleutel zoals deze in de laatst vastgestelde begroting wordt toegepast, omdat dit de beste representatie is die voorhanden is van de kosten die voor de afzonderlijke schappen worden gemaakt door RMN. Dit leidt tot het volgende beslispunt.

Beslispunt 1
De vereffening van een nadelig saldo dan wel de verdeling van een voordelig saldo geschiedt op basis van de toegepaste verdeelsleutel in de laatst vastgestelde begroting (B2022)

Verderop in dit liquidatieplan zal een berekening worden gemaakt van de kosten per schap bij toepassing van de voorgestelde verdeelsleutel.

CONCEPT

Onderstaand schema geeft weer wat de plaats is van dit liquidatieplan in het liquidatieproces.



Als basis voor dit liquidatieplan is de jaarrekening 2020 en de begroting 2022 gebruikt. De liquidatie is formeel beëindigd wanneer de jaarrekening 2022 medio 2023 door het bestuur van RMN is vastgesteld en de liquidatieverantwoording van de vereffenaar is goedgekeurd. De liquidatieverantwoording is een document waarin de afwikkeling van de verplichtingen eventuele afwijkingen in de begroting van het laatste jaar (als gevolg van het liquidatieproces) en de realisatie van de liquidatiebegroting is beschreven.

Verschillen in de balansposities tussen ultimo 2022 en juridische liquidatie (liquidatiebalans) moeten via de liquidatieverantwoording herleidbaar worden gemaakt. Indien gewenst kan het bestuur van RMN een accountantsverklaring laten opstellen over de periode na balansdatum per ultimo 2022 (in een liquidatiebalans).

Meestal wordt van een aanvullende accountantsverklaring op de liquidatiebalans afgezien, omdat de meeste activa en passiva al van de balans zijn afgevoerd vóór einde van het laatste boekjaar. In de liquidatieverantwoording zal in alle gevallen toch al een sluitende en navolgbare administratie van alle transacties na aflopen van het boekjaar worden opgenomen. Aangezien RMN al een beperkte balans heeft, heeft een extra accountantscontrole beperkte meerwaarde en brengt wel kosten met zich mee.

Beslispunt 2
In de liquidatieverantwoording zullen door de vereffenaar alle transacties inzichtelijk worden gemaakt en zal de liquidatiebalans aldus worden verantwoord.

Ten behoeve van een ordentelijk liquidatieproces is het nodig dat het bestuur van RMN een aantal uitgangspunten en spelregels vast stelt die gelden voor het liquidatieproces. Deze zijn veelal ordenend en structurerend van aard. De uitgangspunten en spelregels hebben niet alleen betrekking op de administratieve afwikkeling maar ook op de ordentelijke overdracht van de boedel.

CONCEPT

De uitgangspunten zijn:

a) De beoogde datum van opheffing is 31 december 2022. Uiterlijk **01 maart 2022** zal de harde liquidatiedatum door het bestuur worden bepaald.
b) Het 'huis' van de bedrijfsvoeringsorganisatie RMN kan pas worden afgebroken als alle kamers leeg zijn en de boedel een bestemming heeft gekregen[2].
c) Het bestuur stuurt het proces van opheffing aan en opereert als formeel opdrachtgever voor de vereffenaar. Materieel is de directeur van RMN opdrachtgever voor de vereffenaar.
d) Medewerkers, klanten en leveranciers worden via het management van RMN geïnformeerd over de voortgang van het liquidatieproces.

De spelregels zijn:

1. Er worden door RMN geen nieuwe investeringen gedaan boven een bedrag van € 25.000[3]. Uitgaven ten behoeve van de afwikkeling en overdragen van de boedel zijn uiteraard mogelijk, indien deze betrekking hebben op de afkoop van lopende contractvoorwaarden. Uitgaven met een investeringskarakter die betrekking hebben op de periode vanaf deze stap zijn niet toegestaan.
2. De huidige activiteiten van RMN worden voortgezet tot en met 31 december 2022, tenzij hierover in het kader van een gefaseerde overgang aanvullende afspraken over zijn gemaakt. Individuele deelnemers onthouden zich van activiteiten die deze continuïteit belemmeren.
3. Het personeel wordt tenminste zes maanden vóór de definitieve liquidatiedatum geïnformeerd over hun rechtspositie per liquidatiedatum. Indien deze duidelijkheid niet kan worden verschaft, wordt de liquidatie uitgesteld met tenminste 3 maanden.
4. Als partijen niet in onderlinge overeenstemming een goede bestemming van de boedel vinden, bepaalt de 'vereffenaar' in overleg met het bestuur de lijn van verdeling en afhandeling.
5. Schoon opleveren. De onderdelen van de boedel worden geïnventariseerd, administratief opgeknipt en overgedragen. Er is geen achterstallig onderhoud in relatie tot de oorspronkelijke doelstellingen en servicenormen zoals eerder gezamenlijk bepaald.

De spelregels gaan in bij de vaststelling van dit plan. Gelet op de samenstelling van de 'boedel' heeft de laatste spelregel vooral betrekking op het archief en de administratie. Voor het opleveren en overdragen van het archief en de administratie bestaan wettelijke regels. Voor de overige onderdelen van de boedel van RMN zijn geen kwaliteitseisen vastgelegd. Op het eerste gezicht kan spelregel 5 met spelregel 1 conflicteren. Indien beide spelregels worden geaccordeerd kan eventueel wegwerken van achterstallig onderhoud alleen nog uit de lopende exploitatie worden gefinancierd van RMN of uit een eenmalig extra budget[4].

[2] Bestemming wordt hier opgevat in brede zin; in gevallen betekent dit beëindiging (contracten) of vernietiging (bij activa zonder boekwaarde die niet kunnen worden overgedragen).

[3] Onder investering wordt verstaan een conform de BBV2017 te activeren verplichting.

[4] Er is een nieuw MJOP opgesteld. De eventuele extra investeringen hiervan worden echter geactiveerd op de balans van LSD en SGL, niet op die van RMN.

CONCEPT

Beslispunt 3

Het bestuur van RMN stelt de genoemde uitgangspunten en spelregels vast en ziet toe op de naleving ervan.

Gedurende het liquidatieproces zal het bestuur en de vereffenaar toezien op de juiste toepassing van de uitgangspunten en spelregels en waar mogelijk corrigerend optreden.

De juridische entiteit RMN houdt op te bestaan na afwikkeling van alle rechten en plichten, overdracht of beëindiging van alle boedelonderdelen, na publicatie van de opheffing in de Staatscourant, uitschrijving bij de KvK en opheffing van alle bankrekeningen.

CONCEPT

3. Beschrijving van de boedel

In dit hoofdstuk wordt de 'boedel' van RMN beschreven. De 'boedel' wordt beschouwd in de meest brede zin van het woord en bestaat uit:

a) de taken
b) het personeel
c) het bezit en de schulden
d) de verplichtingen jegens derden en de verplichtingen van derden jegens RMN
e) het archief

Hierna beschrijven we ieder van de genoemde boedelonderdelen.

3.1. De taken

Uit de tekst van de gemeenschappelijke regeling blijkt welke taken de bedrijfsvoeringsorganisatie uitvoert in formele zin.

> Artikel 3 Belang
>
> 1. Deze regeling is getroffen met het oog op het belang van de recreatieschappen bij een centraal ondergebracht personeelsbeheer, alsmede bij het indien gewenst voorbereiden van gemeenschappelijk beleid.
> 2. De recreatieschappen onthouden zich van alle activiteiten waartoe de bedrijfsorganisatie bevoegd is.

In artikel 4 van de tekst van de gemeenschappelijke regeling wordt aan het bestuur alle bevoegdheden toegekend die nodig zijn voor het uitoefenen van de taak, zoals het vaststellen van de organisatiestructuur, het vaststellen van het (meerjaren-)personeels- en formatieplan en het uitvoeren van het personeelsbeleid. Ook kan het bestuur middelen ten behoeve van het apparaat aanschaffen, materieel aanschaffen en beheren dat door meer dan één recreatieschap wordt gebruikt en kan het bestuur beleidsvoorstellen doen aan de recreatieschappen betreffende gemeenschappelijke beleidsuitgangspunten. Tenslotte is genoemd dat de bedrijfsvoeringsorganisatie binnen grenzen taken voor derden kan uitvoeren. RMN heeft derhalve geen 'eigen' taken, anders dan de gebruikelijke en noodzakelijke taken om de organisatie te laten functioneren, zoals aansturing organisatie RMN (directie) en het doorlopen van de eigen planning- en control cyclus.

Dit betekent, dat het bestuur voor ieder van de genoemde taken moet besluiten of deze taken worden beëindigd of worden overgenomen en in dat laatste geval moet worden geregeld dat een andere partij de taak in uitvoering neemt. De taken voor derden zijn vastgelegd in een dienstverlenings-overeenkomst met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (hierna: NPUH).

3.2. Het personeel

Voor de uitvoering van de taken heeft de bedrijfsvoeringsorganisatie de daarvoor benodigde medewerkers in dienst of huurt die in. Dit geldt ook voor de dienstverlening aan NPUH en het

CONCEPT

Routebureau. RMN is 100% dienstverlener aan deze partijen. Per 1 november 2021 ziet de formatie en bezetting van RMN er als volgt uit:

Formatie en bezetting	Formatie	Bezetting[5]
TOTAAL	**42,80**	**38,32**
Directie en secretaris	2,00	-
Beheer en Onderhoud	14,80	14,40
Exploitatie	3,10	2,80
Toezicht en Handhaving	5,90	6,74
Routebureau	3,50	3,50
Bedrijfsvoering	10,00	9,08
Programmamanagement	3,50	1,80

Het belangrijkste onderdeel van de 'boedel' is het personeel dat nu de werkzaamheden uitvoert. Veel werkzaamheden zullen ook in de nieuwe situatie worden uitgevoerd bij de nieuwe organisaties, sommige niet. Het is belangrijk dat het personeel zo snel mogelijk, maar conform spelregel 3 **tenminste 6 maanden** voor de opheffingsdatum (uiterlijk 30 juni 2022) duidelijkheid heeft over hun rechtspositie. Indien de organisaties die de taken beogen uit te voeren op 30 juni 2022 nog geen duidelijkheid kunnen geven in dienst neming van de medewerkers in de nieuwe organisatie, wordt de liquidatiedatum met tenminste **drie** maanden uitgesteld.

Over de rechtspositie van het personeel bij liquidatie is advies gevraagd aan Bureau Vijverberg. In het definitieve advies d.d. 1 september 2021 is onder meer het volgende opgenomen:

- het Routebureau heeft een eigenstandige positie binnen RMN. De overgang van het Routebureau naar een derde partij leidt vrijwel zeker tot overgang van onderneming;
- de directie van RMN is te beschouwen als een overheadtaak; deze taak gaat alleen mee over naar een andere organisatie als RMN als geheel wordt overgedragen; dan is sprake van overgang van onderneming. Als RMN in delen wordt overgedragen, blijft de directie achter bij RMN;
- de opheffing van RMN door SGL, LSD en de provincie leidt tot het terugvallen van de taken naar de deelnemers SGL en LSD. Er zijn nu geen eenheden binnen RMN aan te wijzen die integraal overgaan naar SGL of LSD, hoewel vooralsnog aannemelijk is dat alle werkzaamheden die nu voor SGL en LSD worden verricht, na de transitie uitgevoerd zullen worden bij SGL, respectievelijk LSD. Deze situatie heeft zoveel kenmerken van 'overgang van onderneming' dat wij niet kunnen uitsluiten dat de transities in geval van rechterlijke toetsing als 'overgang van onderneming' worden beschouwd. De splitsing van RMN-taken over SGL en LSD kan er dan toe leiden dat medewerkers hun werk volgen naar SGL en LSD en overeenkomstig Europese jurisprudentie aanspraak kunnen maken op een deeltijddienstverband bij SGL en LSD;
- in het geval dat de taken van RMN terugvallen bij één van de deelnemers of wanneer een of meer (derde) partijen gecontracteerd worden die alle of een deel van de taken van RMN overnemen zal RMN als geheel, of zullen onderdelen van RMN, aan een derde partij worden overgedragen en kan

[5] De bezetting is exclusief ingehuurd personeel. De bezetting van het personeel met een arbeidscontract bij RMN is per 1 november 2021 38,32 f.t.e.

CONCEPT

zeer goed sprake zijn van overgang van onderneming. Voor een concreter oordeel is een specifieker beeld van dit scenario nodig.

De Directie van RMN wordt in het advies van Vijverberg beschouwd als een stafdienst/overheadtaak die niet onder overgang van onderneming valt. Of dit ook voor het Team Bedrijfsvoering geheel of gedeeltelijk geldt, moet nog nader worden onderzocht[6].
Het gevolg van overgang van onderneming is dat de werknemers die werkzaam zijn bij (het onderdeel van) de RMN dat wordt overgedragen, van rechtswege overgaan naar de 'nieuwe' werkgever. De werknemers hoeven hiermee niet in te stemmen maar kunnen de overgang dan ook niet risicoloos weigeren.
Op het moment van het schrijven van dit plan lijkt het scenario waarbij de werkzaamheden van de medewerkers deels overgaan naar LSD en deels naar SGL het meest waarschijnlijk. Bij definitieve besluitvorming over de omvorming kan het benodigde stappenplan voor de overgang van het personeel specifieker worden beschreven.

In het kader van de opheffing is het nodig een sociaal plan op te stellen. De werkgever overlegt over de inhoud van het sociaal plan met de vakbonden. In het kader van het opheffingsproces worden kosten gemaakt. We noemen dit Sociaal Plankosten. Dit zijn de volgende kostensoorten:

1. Kosten voor de collectieve en individuele begeleiding van het personeel van de huidige situatie naar de nieuwe situatie. Dit zijn kosten op het gebied van opleidingen, loopbaanadvies en van werk naar werk.
2. Sociaal plan kosten om de verschillen tussen de huidige rechtspositie en de nieuwe rechtspositie op te vangen gedurende een aantal jaren na liquidatiedatum[7].
3. Indien medewerkers per liquidatiedatum niet kunnen worden geplaatst in een nieuw dienstverband zijn transitievergoedingen van toepassing[8].

We nemen in dit liquidatieplan een raming op van de personele frictiekosten die gebaseerd is op de bezetting eigen personeel in f.t.e. per 1/11/2021 vermenigvuldigd met een gemiddeld frictiekostenbedrag van € 15.000 per voltijds eenheid. Dit gemiddelde bedrag is inclusief alle rechten (transitievergoedingen, WW-risico, persoonlijke opleidingsbudgetten) en gebaseerd op de aanname dat het grootste deel (tenminste 3/4) van de huidige medewerkers bij de organisaties die de taken na 1 januari 2023 gaan uitvoeren terecht komen. Voorts houden wij rekening met een bedrag van € 300.000 voor inhuurcapaciteit die moet worden ingezet als gevolg van vertrekkende medewerkers die in de loop van de liquidatieperiode op eigen initiatief ergens anders een werkkring hebben gevonden en waarvan de taken moeten worden gecontinueerd.

Dit leidt tot een totaalbedrag van **€ 875.000** op te nemen voor personele frictiekosten die optreden. Deze raming kent een grote onzekerheidsmarge maar is op dit moment de meest reële inschatting die te maken is. Het bedrag valt lager uit naarmate bij meer medewerkers aansluitende indiensttreding bij de invlechtende organisaties aan de orde is. Uiteraard wordt dit bedrag een veelvoud wanneer bij geen van de huidige medewerkers opvolgend werkgeverschap aan de orde is.

[6] Advies transities RMN, Vijverberg Advocaten en Adviseurs, 1 september 2021, p24
[7] Inclusief een deel van het persoonlijk opleidingsbudget (POB)
[8] RMN is eigenrisicodrager voor de WW en bovenwettelijke uitkeringslasten. Deze lasten zijn onderdeel van de raming.

CONCEPT

3.3. Het bezit en de schulden

De balans per ultimo 2020 laat de volgende opstelling zien:

Balans RMN	31-12-2020	31-12-2019
ACTIVA	€ 1.391.952	€ 2.591.594
Totaal vaste activa	*€ 15.268*	*€ 31.800*
Totaal vlottende activa	*€ 1.376.684*	*€ 2.559.794*
PASSIVA	€ 1.391.952	€ 2.591.594
Totaal vaste passiva	*€ -*	*€ -*
Totaal vlottende activa	*€ 1.391.952*	*€ 2.591.594*

Uit deze balans blijkt dat het totaal aan vaste activa zeer beperkt van omvang is. RMN heeft een beperkt aantal bezittingen in het kader van vervoersmiddelen en hard- en software. Dit zijn productiemiddelen die voor beide schappen worden ingezet. De totale boekwaarde daarvan bedraagt per ultimo 2020 € 15.268. Voor deze kapitaalgoederen is geen specifiek onderhoudsplan omdat geen sprake is van periodiek groot onderhoud. Verder blijkt dat er geen sprake is van eigen vermogen. De bezittingen worden dus 100% gefinancierd uit vreemd vermogen, voornamelijk kort van looptijd en verstrekt door de deelnemers.

Voor de vereffening betekent dit dat geen noemenswaardige vervreemdingskosten aan de orde zijn. De vervoermiddelen en de hard- en software worden overgedragen aan de rechtsopvolgers. Afhankelijk van het exploitatieresultaat in het laatste boekjaar kan een relatief klein positief of negatief vereffeningsaldo optreden.

3.4. De verplichtingen

RMN heeft diverse contracten afgesloten met derden, zowel klanten als leveranciers. Bij ieder van deze contracten is geïnventariseerd, welke contracteindedatum geldt, wat de opzegtermijn is en of er bij voortijdige beëindiging boetebedingen gelden[9]. Van belang is om vanaf het voorgenomen besluit (stap 1 in de procedure, zie H2) geen automatische contractverlengingen meer toe te staan die zorgen voor een einddatum na beoogde liquidatiedatum.

Het belangrijkste contract aan de klantzijde is die met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH) voor het beheer en onderhoud van recreatieve paden, kanoroutes en bijbehorende voorzieningen en uitvoering van handhaving en groen toezicht[10]. De contracteindedatum is 31-03-2023 en de jaarlijkse waarde is € 446.400. Indien RMN wordt geliquideerd vóór contracteindedatum zal met het NPUH

[9] In bijlage 2 zijn deze contracten zoveel mogelijk uitputtend geïnventariseerd. In de implementatiefase van de liquidatie kunnen uiteraard altijd nog verrassingen boven tafel komen.

[10] Recreatie Midden Nederland heeft zelf geen dienstverleningsovereenkomst met het Routebureau. Het Routebureau heeft wel dienstverleningsovereenkomsten met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en met de beide schappen LSD en SGL, de provincie Utrecht en 9 gemeenten.

CONCEPT

moeten worden bekeken wat de consequenties zijn. Indien RMN wordt geliquideerd na contracteindedatum wordt het contract van rechtswege beëindigd.

Het belangrijkste contract aan leverancierszijde is het contract met ALD Automotive voor de leaseauto's. Van 12 auto's eindigen de leasecontracten in het voorjaar van 2024. Wanneer de contracten eerder moeten worden beëindigd (op 31 december 2023) zijn de meerkosten becijferd op € 27.500. Dit bedrag kan worden beschouwd als een afkoopsom.

RMN heeft geen langerlopende geldleningen lopen bij banken of derden. RMN heeft twee bankrekeningen lopen bij BNG en ABN Amro, waarvan de BNG-rekening een kredietfaciliteit kent van € 250.000.

Bank	**IBAN**	**Toelichting**
BNG	NL42BNGH0285042440	Kredietfaciliteit € 250.000
BNG	NL29BNGH0285106015	Schatkistrekening
BNG	NL17BNGH0286705664	Werkrekening schatkistbankieren
ABN AMRO	NL65ABNA0456616802	Voor iDeal betalingen

3.5. Het archief

Een onderdeel van de boedel dat bijzondere aandacht behoeft is het archief. Tot het archief behoren niet alleen de papieren documenten maar ook de digitale informatiebestanden en gegevens uit de applicaties.

Toezichthouder op het archief van RMN is de provinciearchivaris van Utrecht, werkzaam bij Het Utrechts Archief. De toezichthouder heeft in haar jaarverslagen verschillende malen de noodklok geluid over de informatiehuishouding bij RMN. Bij het in gang zetten van het transitieproces heeft de toezichthouder in een advies aan de directie van RMN de urgente aanbevelingen geformuleerd om in het transitieplan voor de omvorming van de schappen voldoende onderbouwd budget op te nemen en maatregelen op te nemen voor adequate overdracht van de digitale informatiebestanden en papieren archieven.

Het archief van RMN zal moeten worden geïnventariseerd, waarbij aan de hand van de geldende selectielijst (van de provincie) de verdeling dient te worden gemaakt naar te vernietigen, over te dragen naar een andere uitvoerder van de taken of voor permanente bewaring over te brengen naar de provinciale archiefbewaarplaats. Indien de bedrijfsvoeringsorganisatie RMN wordt geliquideerd maar de deelnemende schappen niet, zal alleen het deel van het archief worden verdeeld dat samenhangt met haar eigen taakuitvoering van RMN (personeelsbeheer, voorbereiding van gemeenschappelijk recreatiebeleid en de bestuursvergaderingen van RMN) en zal voor dat deel moeten worden bepaald welke deelnemer van RMN rechtsopvolger en zorgdrager wordt voor de archief- en informatiebestanden van de bedrijfsvoeringsorganisatie (zie art. 21 lid 3 van de GR-tekst RMN).

CONCEPT

Wanneer de in dit plan genoemde spelregel 'schoon door de poort' van kracht is, zal RMN als uitvoerder van de archieftaak voor de schappen, het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau het archief 'schoon en vrij van achterstallig onderhoud' moeten overdragen. In dat geval dient een inventarisatie te worden gedaan van alle thans door RMN in beheer zijnde archiefonderdelen ten behoeve van de overdracht van de betreffende archiefdelen naar de schappen of de provincie. Uiteraard moeten de beide schappen dan eigen beleidsregels voor de informatiehuishouding vaststellen en een nieuwe archiefbeheerder hebben gecontracteerd.

Het huidige archief ligt deels opgeslagen bij het Utrechts Archief (OASIS in Almere) en deels opgeslagen in de kelder van het provinciehuis Utrecht. In de liquidatiebegroting wordt een bedrag op van totaal € 50.000 voor de inventarisatiefase waarbij op basis van het geschatte aantal meters archief als percentage van het totaal archief het deel RMN 20% voor rekening neemt, LSD 30%, SGL 40% en de provincie Utrecht 10%[11]. Na inventarisatie kunnen nog kosten ontstaan voor opschoning en overdracht. De overdracht van het archief zal in principe in hybride vorm plaatsvinden, dus zowel in digitale als papieren vorm. Hiervoor wordt nog eens een bedrag van € 50.000 geraamd, dat op eerder genoemde wijze over de partijen wordt verdeeld. Voor RMN nemen we voor het archief derhalve een totaalbedrag op van **€ 20.000**.

CONCEPT

[11] Naar rato van ingeschat aandeel in het totaal van de meters archief

4. Plan van aanpak en begroting liquidatie

De voorbereiding van de formele liquidatie van RMN start met de vaststelling van dit plan door het bestuur, waarbij het bestuur tevens de opdracht krijgt om direct te starten met de voorbereidingen. De meeste handelingen zijn louter van administratieve aard. De primaire processen zullen onveranderd doorgang vinden conform het werkplan en de vastgestelde (beleidsarme) begroting 2022 en betalen de deelnemers hun reguliere bijdrage. In dit hoofdstuk worden de werkzaamheden beschreven die in het kader van de voorbereiding van de formele liquidatie van RMN worden uitgevoerd. Op basis hiervan wordt een liquidatiebegroting gegeven.

4.1. Planning voorbereiding liquidatie

Met inachtneming van de inventarisatie zoals in de vorige hoofdstukken weergegeven, zijn de volgende activiteiten in het kader van de liquidatie van RMN nodig. We geven daarbij tevens in een globale planning aan, wanneer deze activiteiten moeten zijn afgerond.

Nr	Activiteit	2021 Q4	2022 Q1	2022 Q2	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1
01	Besluitvorming liquidatie RMN en adviestraject OR afronden		mrt				
02a	Contractpartners RMN in kennis stellen van besluit tot liquidatie en evt. gevolgen voor hetgeen in contract is opgenomen communiceren. Leverancierscontracten tijdig opzeggen.			apr - jun			
02b	Publicatie opheffingsbesluit in de Staatscourant						
03	Sociaal plan (addendum) opstellen, bespreken met de vakbonden en vaststellen						
04	Overdracht personeel, rechtspositie bekend 30/06/2022						
05a	Archief inventariseren, beoordelen en plan van aanpak opstellen.						
05b	Plan van aanpak archief uitvoeren ((deels) vernietigen of overdragen en bewaren)						
06	Opstellen jaarrekening 2022 (door directie RMN)						jan
07	Opstellen liquidatieverantwoording (vereffenaar)						
08	Controle door accountant op jaarrekening en (evt. liquidatieverantwoording)						feb
09	Vaststelling liquidatieverantwoording en jaarrekening door bestuur RMN en formele liquidatie						mrt
10	Uitschrijven KvK, opheffen schatkistbankieren en bankrekeningen						mrt
11	Begeleiding besluitvorming, liquidatieproces en formele opheffing.						

CONCEPT

Op de balans van RMN staan per 31 december 2022 activa en passiva die afgewikkeld worden om tot een liquidatie te komen:

a) Opbrengsten van bezittingen die worden verkocht worden eerst gebruikt om de eventuele resterende waarde op de balans (de boekwaarde) af te boeken. Op het moment dat er geen boekwaarde is of wanneer de boekwaarde lager is dan de verkoopopbrengst, dan resteren er middelen die aan het eigen vermogen kunnen worden toegevoegd. Is de opbrengst lager dan de boekwaarde, dan zal dit eigen vermogen juist gebruikt moeten worden om de boekwaarde weg te werken.
b) Overig bezit gaat over naar de partij die de taken gaat uitvoeren van het betreffende schap. Omdat er op de balans van RMN alleen activa staat die voor beide schappen wordt ingezet, zal in overleg worden bekeken welke partij het betreffende activum het beste kan gebruiken. Indien er meerdere belangstellende organisaties zijn wordt overgedragen op basis van bieding waarbij de boekwaarde als minimum bedrag geldt. Bij één belangstellende is het voorstel om het activum **tegen boekwaarde** per 31 december 2022 over te dragen.
c) Er kan ook bezit zijn dat geen boekwaarde heeft. Ook hier geldt dat in overleg worden bekeken welke partij het betreffende activum het beste kan gebruiken en dat bij meerdere belangstellende organisaties wordt overgedragen op basis van bieding (zonder minimum bedrag). Er wordt – voorlopig – vanuit gegaan dat dit bezit geen wezenlijke economische waarde vertegenwoordigt. Mocht dit wel het geval zijn, dan moet deze waarde aan het eigen vermogen van RMN worden toegevoegd en dus (eigenlijk) voor die prijs door de organisatie die de taken gaat uitvoeren worden overgenomen.

De feitelijke afwikkeling van de liquidatie vindt plaats in de loop van 2023 (idealiter Q1, waarschijnlijk Q2) nadat de accountant een oordeel heeft gegeven over de verlies- en winstrekening van 2022 en over de liquidatiebalans per 31 december 2022.

CONCEPT

4.2. Liquidatiebegroting

In de onderstaande tabel is een raming gegeven van de kosten per stap in het liquidatieproces.

Nr	*Activiteit*	*Bedrag*
1	Besluitvorming liquidatie RMN afronden	€ 5.000
02a	Contractpartners RMN in kennis stellen van besluit tot liquidatie en evt. gevolgen voor hetgeen in contract is opgenomen communiceren (opzeggen).	€ 37.500
02b	Publicatie opheffingsbesluit in de Staatscourant	€ 150
3a	Sociaal plan opstellen en vaststellen	€ 15.000
3b	Personele frictiekosten	€ 875.000
4a	Overdracht personeel, rechtspositie bekend 30/06/2022	€ 15.000
4b	Afkoop verlofsaldi	€ 150.000
4c	Afkoop WW-historische verplichtingen	€ 70.000
05a	Archief inventariseren, beoordelen en plan van aanpak opstellen.	€ 10.000
05b	Plan van aanpak archief uitvoeren	€ 10.000
6	Opstellen jaarrekening 2022 (door directeur RMN of vereffenaar)	€ 10.000
7	Opstellen liquidatieverantwoording (door vereffenaar)	€ 10.000
8	Controle door accountant op jaarrekening en (evt. liquidatieverantwoording)	€ 15.000
9	Vaststelling liquidatieverantwoording en jaarrekening door bestuur RMN / liquidatiecommissie en formele liquidatie	€ 2.500
10	Uitschrijven KvK, opheffen schatkistbankieren en bankrekeningen	€ 4.850
11	Begeleiding liquidatieproces en formele opheffing.	€ 20.000
TOTAAL		**€ 1.250.000**

De meeste kosten worden geraamd op het risico van de personele en frictie (die al dan niet in het kader van een sociaal plan worden gemaakt). De overige kosten worden gemaakt in de vorm van uren van de uitvoering van de liquidatievoorbereiding, boetebedingen uit de contracten en het liquidatieproces zelf. De kosten worden gedragen door RMN.

4.3. Verdeling van de liquidatiekosten

Wanneer de geraamde liquidatiekosten worden verdeeld over de deelnemers op basis van de verdeelsleutel die in de begroting van 2022 wordt gehanteerd, ontstaat het volgende beeld:

Deelnemer	*Verdeelsleutel*	*Bedrag*
SGL-A	45,50%	€ 568.763
SGL-B	23,50%	€ 293.757
LSD	31,00%	€ 387.480
RMN	**100,00%**	**€ 1.250.000**

Benadrukt moet worden dat dit om een schatting gaat. Het totaalbedrag kan gedurende de rit nog wijzigen.

CONCEPT

5. Risicoparagraaf

Ten behoeve van dit liquidatieplan is inventariserend door de stukken gegaan. Er kan onderscheid worden gemaakt in de financiële risico's die volgen uit de reguliere bedrijfsvoering en risico's die volgen uit het proces van liquidatie. Er zijn geen risico's geïdentificeerd die volgen uit de reguliere bedrijfsvoering van RMN. Er zijn vier risico's geïdentificeerd die volgen uit het proces van liquidatie.

a) In de eerste plaats kunnen voor voortijdige beëindiging van leveranciers- en klantcontracten compensatieverplichtingen volgen die niet kunnen worden verlegd. De omvang hiervan is nog niet voldoende bekend maar de berekening hiervan is onderdeel van het plan van aanpak.
b) Voor RMN is voorts het risico geïdentificeerd dat volgend uit het proces van liquidatie de taken die uitgevoerd worden voor de schappen, NPUH of zichzelf niet of in onvoldoende mate kunnen worden geborgd door het personeel. Dit risico kan slechts ten dele worden gemitigeerd door extra inhuur.
c) Voorts zal het liquidatieproces extra tijd vergen van het personeel van RMN, dit is niet voorzien in de begroting 2022 van RMN.
d) Tenslotte dient te worden gewezen op de deadline voor de besluitvorming over de liquidatie, welke in dit plan is gesteld op uiterlijk **1 maart 2022**. Wanneer deze deadline niet wordt gehaald, is besluitvorming onzeker gelet op de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022.
e) Wanneer besluitvorming over de liquidatie niet vóór de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022 is afgerond, en niet wordt geliquideerd per 1 januari 2023, ontstaat het risico dat de taken niet meer kunnen worden uitgevoerd binnen de huidige begroting en de huidige bemensing. In dat geval moet meer capaciteit worden ingehuurd.

Over de risico's en de beheersing hiervan wordt periodiek gerapporteerd naar het bestuur, dat als liquidatiecommissie optreedt.

CONCEPT

Bijlagen

CONCEPT

Bijlage 1 – Bronnen

Document/ bron	Datum
Gemeenschappelijke regeling Recreatie Midden Nederland	01-01-2016
Jaarverslag en jaarrekening Recreatie Midden Nederland 2020	24-03-2020
Advies archivaris bij toekomstscenario's RMN	21-08-2020
Memorandum Informatiehuishouding en archief RMN in transitietraject	18-03-2021
Eindadvies transities, Vijverberg advocaten en adviseurs	01-09-2021
Export JOIN contracten RMN	31-08-2021
Begroting RMN 2021	30-03-2020
Begroting SGL 2021	30-03-2020
Begroting LSD 2021	30-03-2020

CONCEPT

Bijlage 2 – Contractinventarisatie

Nr	Omschrijving van de dienst of product	Contractpartij	Kosten / opbrengsten	Per maand / jaar	Duur contract	Einddatum contract	Automatisch verlengd	Opzegtermijn	Afkoop-kosten
1	BRS samenwerkingsconvenant en verwerkersovereenkomst; toezicht, registratiesysteem	BRS Natuurnetwerken			Doorlopend		Ja		nvt
2	Samenwerkingsovereenkomst BSBm; geen idee wat dit is, onderdeel BOA's, Bestuurlijke Strafbeschikking Milieu								nvt
3	Machtiging GMB – rc overeenkomst inzake schatkistbankieren;	BNG Bank	-						nvt
4	Vaccinatiezorg contract prikpunt 2020;	Vaccinatie Zorg BV	€300	jaar	1 jaar		ja	1 maand	geen
5	Contract Issys; kantoorautomatiseringsomgeving, koppeling met AFAS, platform	Issys	€7.500	maand	48 mnd	19-11-2022	Nee	voor 20-5-2022 aangeven verlenging	geen
6	Printer	Grenke Finance (Samsung Business)	€3.240	kwartaal		1-7-2023	Nee	3mnd	restant contractwaarde
7	Contract TelecomJordaan 2018 (is IP-Care geworden);	IP-Care	€80	maand		nvt	Ja	doorlopend verlengd	geen
8	Contract KTG Telecom 2018; mobiele tussenpersoon Vodafone	KTG Telecom	€150	maand	24 mnd initieel daarna Doorlopend	1-11-2021	Ja	1 mnd gelijk met Vodafone	geen
9	Opdracht Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug 2020; beheer, onderhoud, toezicht op de routes en paden van oud-UHVK deelnemers + uitgifte MTB vignetten	Stichting Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug	€437.700	half jaar	3 jaar en 3 maanden	31-3-2023	Nee	-	nvt
10	Inhuur Ronald Gubbens (Ruimtemanagers). Alle kosten worden doorbelast naar SGL-B;	Ruimtemanagers	wisselend	maand		31-12-2021			nvt
11	BiedICT. Inhuur Alex Kortekaas voor ICT-werkzaamheden;	Bied ICT	€3.000	maand	onbepaald	onbepaald	ja	in overleg	nvt

CONCEPT

Nr	Omschrijving van de dienst of product	Contractpartij	Kosten / opbrengsten	Per maand / jaar	Duur contract	Einddatum contract	Automatisch verlengd	Opzegtermijn	Afkoop-kosten
12	Chaillet applicatiebeheer. Inhuur Henri Chaillet voor werkzaamheden in JOIN/archivering;	Chaillet applicatiebeheer	€1.200	maand			ja	maand	nvt
13	Exilo BV. Inhuur op afroep van Rogier Schumer (business controller);	Exilo BV	€110	uur	onbepaald	onbepaald	nvt	in overleg	nvt
14	Hester Raats en Daniëlle Brink. Nieuwe inhuur ter vervanging van Sofie Stolwijk en Ruth Werkhoven;					31-12-2022			nvt
15	UWV. Doorbelasting WW-lasten Dieren, Van der Swan en (vanaf oktober) Pepels;	UWV	€5.000	maand					nvt
16	APG. Boven- en nawettelijke uitkeringen inzake Alferink; let op overname verplichting door rechtsopvolger;	APG	€10.000	jaar					nvt
17	RAET. Het voeren van de salarisadministratie;	Visma Raet	€1.000	maand	1 jaar	31-12-2021	ja	3 maanden	nvt
18	MK Basics. Verzuimbegeleiding;	MK Basics	€1.600	jaar	1 jaar	31-12-2021	ja	3 maanden	nvt
19	ArboUnie. Beschikbaar stellen vertrouwenspersoon;	ArboUnie	€125	jaar	1 jaar	31-12-2021	ja	3 maanden	nvt
20	ALD Automotive. Leasecontracten 12 auto's; risico afkoopboete (ex schade en afwijkende km);				Divers	Divers		Divers	€ 27.500
21	Dataquint. Geovisia;	RMN	€10.000	jaar	jaar	ntbp	ja	afloop jaar	geen
22	I-Babs;		€10	maand gebruiker					nvt
23	REM Automatisering. Tijdsregistratiesysteem Big Ben;	REM Automatisering	€1.450	jaar	Onbepaald	Onbepaald	ja	3 maanden	nvt
24	Moving Intelligence. Rittenregistratie leaseauto's;	Moving Intelligence	€101	maand	12 maanden	10-3-2022	Ja	Onbekend	nvt
25	Vodafone	Vodafone via KTG Telecom	€1.300	maand	24 mnd initieel daarna Doorlopend	1-11-2021	Ja	1 mnd	geen
26	Pardon salaris. Licentie voor pro forma berekeningen salarissen e.d.;	Pardon salaris	€400	jaar	12 maanden	31-12-2022	ja	3 maanden	nvt
27	Archiefservice Salaris Rendement	Rendement	€35	jaar	12 maanden	31-12-2020		3 maanden	nvt
28	Abonnement Dossier HR Rendement	Rendement	€224	jaar	12 maanden	31-12-2021		3 maanden	nvt
29	Abonnement Salaris Rendement	Rendement	€369	jaar	12 maanden	31-1-2021		3 maanden	nvt
30	Abonnement checklist jaarrekening 2020	Kluwer	€41		onbekend			3 maanden	nvt
31	Abonnement Tuin en Landschap	Horti Point	€280	jaar	12 maanden	31-12-2021		Onbekend	nvt
32	Abonnement NRIT Media/Recreatie en Toerisme/Vrijetijdsstudies	NRIT	€223	jaar	12 maanden	29-11-2021		Onbekend	nvt

CONCEPT

Nr	Omschrijving van de dienst of product	Contractpartij	Kosten / opbrengsten	Per maand / jaar	Duur contract	Einddatum contract	Automatisch verlengd	Opzegtermijn	Afkoop-kosten
33	Wet op Ondernemningsraden, jaarboek/abonnement	VMN Vakmedianet	€240	jaar				Onbekend	nvt
34	Abonnement binnenv. Politiereglement	STC Training & Consultancy	€96					Onbekend	nvt
35	Gebruikerslicentie instrumenten Norminstituut Bomen	Norm Instituut Bomen	€850	jaar	12 maanden	31-5-2021		Onbekend	nvt
36	Abonnement 10 downloads per maand	Shutterstock	€29	jaar	12 maanden	27-3-2021		Onbekend	nvt
37	Zoom	Zoom							nvt

CONCEPT

Bijlage 3 – Activastaat

Administratie: Recreatie Midden Nederland Boekjaar: 2020 Periode t/m: 1

Activagroep: EC VERVOERMIDDELEN

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Boottrailer	01-01-2014	1.843,80	1.843,80		0,00	1.843,80	0,00	(waarschijnlijk) nog in gebruik			
Suzuki Vitara 68-SX-KN	01-01-2014	1.652,89	1.652,89		0,00	1.652,89	0,00	nog in gebruik. Wordt binnenkort vervangen.			
ZERO elektrische motorfiets - 34-MJ-LT	01-01-2018	12.395,87	4.358,34	2.179,17	0,00	6.537,51	5.858,36	Total loss. Is vervangen door motor met aanschaf van € 5.651,15			
Totaal EC vervoermiddelen		**15.892,56**	**7.855,03**	**2.179,17**	**0,00**	**10.034,20**	**5.858,36**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

Activagroep: EC MACHINES, APPARATEN EN INSTALLATIES

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Decos Join	01-01-2017	24.000,00	16.000,00	8.000,00	0,00	24.000,00	0,00	nog in gebruik			
Laptops	01-01-2017	3.737,00	3.737,00		0,00	3.737,00	0,00	deels nog in gebruik			
Smartphones	01-01-2017	3.881,50	3.881,50		0,00	3.881,50	0,00	deels nog in gebruik			
Dell Inspiron 13 5000 series 4 stuks lapto	01-01-2018	2.076,00	1.384,00	692,00	0,00	2.076,00	0,00	nog in gebruik			
Samsung Galaxy A5 7 stuks	01-01-2018	2.212,60	1.475,06	737,54	0,00	2.212,60	0,00	deels nog in gebruik			
Laptops 2019	01-01-2019	14.114,91		4.704,97	0,00	4.704,97	9.409,94	nog in gebruik			
Totaal EC machines, apparaten en ins		**50.022,01**	**26.477,56**	**14.134,51**	**0,00**	**40.612,07**	**9.409,94**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

Activagroep: EC OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Kanaalweg 95b: Frankeermachine	01-01-2006	2.424,00	2.424,00		0,00	2.424,00	0,00	niet meer in gebruik			
Inventaris KW95: Kantoorinventaris	01-01-2008	5.099,00	5.099,00		0,00	5.099,00	0,00	niet meer in gebruik			
Bureaustoelen	01-01-2009	12.825,00	12.825,00		0,00	12.825,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitale Facturering K+V	01-01-2009	29.376,00	29.376,00		0,00	29.376,00	0,00	niet meer in gebruik			
Profit Connector	01-01-2009	3.500,00	3.500,00		0,00	3.500,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitale Facturering K+V	01-01-2010	792,00	792,00		0,00	792,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitale postverwerking K+V	01-01-2010	13.716,00	13.716,00		0,00	13.716,00	0,00	niet meer in gebruik			

31-03-2021 12:37:24 Afschrijvingsstaat fiscaal 1

Administratie: Recreatie Midden Nederland Boekjaar: 2020 Periode t/m: 1

Actief	Aanschaf	Huidige stand aanschaffing	Afschrijving t/m vorig jaar	Afschrijving lopend jaar	Afschrijving desinvestering	Huidige stand afschrijving	Boekwaarde	Boekwaarde verkoop	Verkoop bedrag	Winst/ verlies	Datum verkoop
Postverwerking Licentie	01-01-2010	5.160,00	5.160,00		0,00	5.160,00	0,00	niet meer in gebruik			
Bureaustoelen - 4 stuks	01-01-2011	2.167,00	1.950,30	216,70	0,00	2.167,00	0,00	deels nog in gebruik			
Thin clients - 17 stuks	01-01-2011	5.898,00	5.898,00		0,00	5.898,00	0,00	niet meer in gebruik			
Digitaal postverwerkingssysteem	01-01-2012	41.352,75	41.352,75		0,00	41.352,75	0,00	nog in gebruik			
Diverse hardware	01-01-2014	6.241,00	6.241,00		0,00	6.241,00	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
Diverse hardware 2014-1	01-01-2014	7.943,21	7.943,21		0,00	7.943,21	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
Diverse hardware 2014-2	01-01-2014	5.328,29	5.328,29		0,00	5.328,29	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
GeoVisia - Dataquint	01-01-2014	10.790,00	10.790,00		0,00	10.790,00	0,00	nog in gebruik			
Winterbanden en belettering leaseauto's	01-01-2014	4.658,80	4.658,80		0,00	4.658,80	0,00	niet meer in gebruik			
Diverse hardware	01-01-2015	3.211,00	3.211,00		0,00	3.211,00	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
Diverse hardware	01-01-2015	3.141,25	3.141,25		0,00	3.141,25	0,00	(waarschijnlijk) niet meer in gebruik			
GeoVisia - Dataquint	01-01-2015	19.995,80	19.995,80		0,00	19.995,80	0,00	nog in gebruik			
Telefonie	01-01-2015	3.820,00	3.820,00		0,00	3.820,00	0,00	deels nog in gebruik			
Telefonie toepassing	01-01-2015	5.205,70	5.205,70		0,00	5.205,70	0,00	deels nog in gebruik			
Monitoren 2016	24-05-2016	750,00	750,00		0,00	750,00	0,00	deels nog in gebruik			
Smartphones 2016	24-05-2016	674,00	674,00		0,00	674,00	0,00	deels nog in gebruik			
Hardware 2016	31-05-2016	30.805,50	30.805,50		0,00	30.805,50	0,00	deels nog in gebruik			
Hardware 2016-2	04-07-2016	4.818,38	4.818,38		0,00	4.818,38	0,00	deels nog in gebruik			
Smartphones 2016-2	31-08-2016	11.961,00	11.961,00		0,00	11.961,00	0,00	deels nog in gebruik			
Totaal EC overige materiële vaste act		**241.653,68**	**241.436,98**	**216,70**	**0,00**	**241.653,68**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	
Totaal generaal		**307.568,25**	**275.769,57**	**16.530,38**	**0,00**	**292.299,95**	**15.268,30**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	

Bijlage 4 – Verdeling liquidatiekosten

Deelnemer RMN	Verdeelsleutel	Bedrag
SGL-A	45,50%	€ 568.763
SGL-B	23,50%	€ 293.757
LSD	31,00%	€ 387.480
RMN	**100,00%**	**€ 1.250.000**

Deelnemer SGL-A	Verdeelsleutel	Bedrag
Gemeente Utrecht	34,2%	€ 194.517
Provincie Utrecht	30,9%	€ 175.748
Gemeente Nieuwegein	8,3%	€ 46.927
Gemeente Stichtse Vecht	5,5%	€ 31.088
Gemeente Woerden	6,9%	€ 39.073
Gemeente Houten	6,6%	€ 37.395
Gemeente IJsselstein	4,6%	€ 25.947
Gemeente Lopik	1,9%	€ 10.777
Gemeente De Bilt	1,3%	€ 7.291
TOTAAL	**100,0%**	**€ 568.763**

Deelnemer SGL-B	Verdeelsleutel	Bedrag
Provincie Utrecht	59%	€ 172.291
Gemeente De Ronde Venen	41%	€ 121.466
Gemeente Amsterdam	0%	€ -
TOTAAL	**100,0%**	**€ 293.757**

Deelnemer LSD	Verdeelsleutel	Bedrag
Gemeente Utrecht	12,59%	€ 48.776
Gemeente Wijdemeren	27,38%	€ 106.082
Gemeente Stichtse Vecht	17,80%	€ 68.960
Provincie Utrecht	12,88%	€ 49.925
Provincie Noord-Holland	29,35%	€ 113.737
TOTAAL	**100,0%**	**€ 387.480**

Intentieovereenkomst onderzoek

Versie 1.0, 1 november2021

De publiekrechtelijke rechtspersoon, **Staatsbosbeheer**, gevestigd en kantoorhoudende te (3811 MG) Amersfoort, aan het Smallepad nr. 5, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door zijn directeur, de heer ir. Sylvo Thijsen BNT, [*]

en

Recreatieschap Stichtse Groenlanden, vertegenwoordigd door [*het dagelijks bestuur *]

Plassenschap *Loosdrechtse plassen,* *vertegenwoordigd door het* [*het dagelijks bestuur*] ***]**

Bedrijfvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland, vertegenwoordigd door [*het dagelijks bestuur*]

Hierna te noemen: Partijen

Overwegingen

Het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. zijn twee gemeenschappelijke regelingen waarbinnen respectievelijk de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Stichtse Vecht, Nieuwegein, Utrecht, Woerden en IJsselstein en de Provincie Utrecht, en de gemeenten Stichtse Vecht, Utrecht en Wijdemeren en de Provincies Utrecht en de Provincie Noord – Holland[1], het duurzame onderhoud en het beheer van terreinen en hun recreatieve functies hebben ondergebracht;

Recreatie Midden Nederland is gemeenschappelijke regeling waaraan Recreatieschap Stichtse Groenlanden, het Plassenschap Loosdrecht e.o. en de provincie Utrecht deelnemen, en waarbinnen het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. de dienstverlening ten behoeve van het duurzame onderhoud en beheer van hun terreinen hebben ondergebracht, inclusief de bij de uitvoering van deze werkzaamheden betrokken medewerkers en benodigde materieel;

De besturen van het recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht e.o. hebben, mede gezien de richtinggevende uitspraken van hun deelnemers, besloten hun uitvoeringsorganisatie die nu is ondergebracht bij bedrijfsvoeringorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN) op een andere wijze vorm te geven;

De deelnemers van RMN hebben in principe het voornemen om middelen die nu worden besteed aan uitvoering van de taken langjarig beschikbaar te houden voor de over te dragen taakuitvoering;

Staatsbosbeheer is de grootse terreinbeherende organisatie in Nederland die als publieke partij staat voor de realisatie van zijn bij wet verankerde taak gericht op het beschermen, beleven en benutten van het groene erfgoed van Nederland;

[1] De provincie Noord – Holland maakt alleen deel uit van de gemeenschappelijke regeling van het Recreatieschap Loosdrechtse Plassen.

Staatsbosbeheer in het kader van die taakstelling het belang van Groen rondom de stad ziet en onderschrijft, en de ambitie heeft zijn positie als beheerder en ontwikkelaar van gebieden in stedelijk gebied te versterken, zo ook in de Provincie Utrecht en in dit geval specifiek bij het beheer van terreinen van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en voor wat betreft een deel van de terreinen van het Plassenschap Loosdrecht e.o.;

Staatsbosbeheer sinds 2017 een zelfde ondersteuning uitvoert ten behoeve van de Recreatieschappen in de provincie Zuid – Holland;

Staatsbosbeheer bereid is te onderzoeken in welke mate zij langjarig (delen van) taken voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden voor hun hele gebied en Plassenschap Loosdrecht e.o. voor het zogenoemde droge deel van hun gebied die nu worden uitgevoerd door RMN, kan overnemen van RMN;

Staatsbosbeheer haar rol als integraal gebiedsbeheerder alleen optimaal kan invullen als er een duurzame en langjarige verbintenis kan worden aangegaan met de recreatieschappen;

Partijen samen in een constructief, transparant en vooral zorgvuldig proces met respect voor elkaars wederzijdse belangen en op basis van een realistische planning willen onderzoeken of taken, medewerkers, materieel én de daaraan verbonden dienstverlening van RMN kunnen worden overgedragen aan Staatsbosbeheer;

Partijen bevestigen dat de kennis, inzet en betrokkenheid van de medewerkers van RMN van groot belang is voor de continuïteit van het beheer en de verbetering van de terreinen van de recreatieschappen en er gezamenlijk naar streven de gevolgen voor de medewerkers van RMN tot een minimum te beperken en zoveel mogelijk het principe ‘mens volgt werk’ toe te passen;

Partijen zich realiseren dat overdracht van taken en medewerkers een redelijke transitieperiode vergt en hier rekening mee houden bij de vormgeving van het proces.

Afspraken

Doel

Partijen onderzoeken in gezamenlijkheid de mogelijkheden om te komen tot a) een overeenkomst tot overdracht van werkzaamheden die RMN uitvoert voor de Recreatieschappen en b) een langjarige samenwerkingsovereenkomst tussen de Recreatieschappen, Stichtse Groenlanden voor hun gehele gebied en Plassenschap voor de zogenoemde droge delen van hun gebied, en Staatsbosbeheer voor de taakuitvoering. De taakuitvoering heeft betrekking op de volgende taken voor de gebieden die opgenomen zijn in bijgevoegde kaart[2]:

- Beheer en onderhoud;
- Exploitatie;
- Toezicht en handhaving;
- Verbeteren van bestaande gebieden met kwaliteitsimpulsen, met behoud van hun bestemming;
- De aan bovenstaande onderwerpen gekoppelde bedrijfsvoeringstaken.

[2] Kaart volgt.

Partijen hanteren de navolgende fasering voor wat betreft het te verrichten onderzoek en de daarmee verband houdende vervolgstappen en besluitvorming;

Fasering

Het onderzoek naar een mogelijke overgang zal gefaseerd plaatsvinden, waarbij na elke fase een besluitvormingsmoment is waarbij de partijen afzonderlijk en aansluitend gezamenlijk een unanieme go/no go geven voor de volgende fase.

Fase 1: Uitvoeren van het (boeken)onderzoek;

Fase 2: Het voorbereiden van een (voorgenomen) besluit;

Fase 3: Het doorlopen van het medezeggenschapstraject bij partijen;

Fase 4: Het voorbereiden van een definitief besluit.

Partijen spreken af fase 2 uiterlijk 30 juni 2022 af te ronden middels een (voorgenomen) besluit.

Nadat fase 4 is afgesloten met een definitief besluit, volgt aansluitend de voorbereiding en implementatie van de overeengekomen overgang van medewerkers en de uitvoering naar Staatsbosbeheer. Partijen spreken in het definitief besluit daarvoor een tijdpad af.

De uitvoering van de verschillende fases zal projectmatig plaatsvinden waaraan alle partijen deelnemen en daarbij de kosten voor de eigen inzet dragen. De projectuitvoering wordt per fase uitgewerkt in een projectplan.

Onderzoeksonderwerpen

Partijen spreken over de intentieperiode af dat in ieder geval de navolgende onderwerpen onderdeel zijn van het uit te voeren onderzoek:

1. de huidige juridische verhoudingen tussen de Recreatieschappen Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrechts e.o. en RMN, de rechten en verplichtingen van deze partijen onderling jegens elkaar, meer in het bijzonder gelet op de vaststelling van de wijze van overgang van RMN naar Staatsbosbeheer;
2. de financiële situatie van RMN over de periode van 2016 tot en met 2021 (balans, winst en verlies en vermogen) alsmede de verwachtingen voor 2022 en de financiële risico's die mogelijk daaruit zouden kunnen voortvloeien;
3. de personele bezetting van RMN, waaronder, doch niet beperkt tot, de juridische status van medewerkers, loonkosten, opgebouwde transitievergoedingen, verhouding vast – tijdelijk, leeftijdsopbouw, functieniveau, te verwachten uitstroom, arbeidsvoorwaarden zulks met inachtneming van de bestaande privacyregelgeving;
4. de rechtspositie van en de rechtspositionele gevolgen voor medewerkers en de daaraan verbonden financiële gevolgen voor RMN en Staatsbosbeheer;
5. de bestaande contractuele verplichtingen van RMN jegens derden in het kader van de taakuitvoering zoals eerder benoemd in deze intentieovereenkomst;
6. de eigendomssituatie van de gronden waarover de Recreatieschappen nu zeggenschap hebben, in het bijzonder voor wat betreft de aanwezigheid van erfpachtsituaties;
7. de juridische en fiscale risico's en mogelijkheden voor taakuitvoering door Staatsbosbeheer ten behoeve van de Recreatieschappen, meer in het bijzonder de vraagstukken van aanbesteding en staatssteun;

8. de omvang van de kosten en de aard van de financiering van de (basis)taken en eventuele ontwikkelingstaken rekening houdende dat exploitatie door derden thans onvoldoende inkomsten genereren;
9. de geprognotiseerde investeringen of groot onderhoud; voor zover geen onderdeel van het voorgaande punt;
10. de inhoud van de langjarige eisen van Recreatieschappen aan de taakuitvoering.

Overige afspraken

Deze intentieovereenkomst eindigt i) als partijen een overnameovereenkomst en samenwerkingsovereenkomsten zijn aangegaan, ii) partijen gezamenlijk constateren dat een samenwerking niet mogelijk is of bestuurlijk niet haalbaar of iii) door tijdsverloop op 1 januari 2023.

De recreatieschappen en RMN stellen de benodigde informatie, in het bijzonder gegevens over de terreinen, beheers- en onderhoudsniveaus, investeringsprogramma en lopende ontwikkelingen beschikbaar aan Staatsbosbeheer. Ook bieden de Recreatieschappen en RMN met inachtneming van de privacyregels inzicht in de omvang van de formatie en de bedrijfsvoering die wordt ingezet voor uitvoering van de taak.

Partijen komen overeen dat na beëindiging van deze intentieovereenkomst zonder dat nadere overeenkomsten tot stand komen zij jegens elkaar niets meer te vorderen hebben uit hoofde van welke titel dan ook.

Partijen spreken af dat communicatie over de inhoud, uitvoering en uitkomst van deze intentieovereenkomst gezamenlijk en zoveel mogelijk gelijktijdig wordt vormgegeven.

Partijen zijn uitdrukkelijk geen geheimhouding over de intentieovereenkomst overeengekomen.

Ondertekening:

Dagelijkse Besturen van GR SGL en GR LSD,

Bestuur GR RMN

Directie SBB

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

Gemeente Utrecht

Recreatieschap Stichtse Groenlanden
t.a.v. Algemeen Bestuur
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

Versie voorbesluitvorming

Behandeld door	Guido Lafeber	**Datum**	<volgt>
Doorkiesnummer	14030	**Ons kenmerk**	8049812
E-mail	Guido.lafeber@utrecht.nl	**Onderwerp**	Voorstel toekomstige samenwerkingsvorm en wijziging gemeenschappelijke regeling
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Op uw verzoek van begin november heeft de Utrechtse gemeenteraad uw voorstel voor een toekomstige samenwerkingsvorm besproken en daar, inclusief de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling, op <datum> jl. mee ingestemd. De gemeenteraad heeft hiervoor ook toestemming verleend aan ons college en de burgemeester om hier mee in te stemmen.
Ook wij en de burgemeester hebben ingestemd met uw voorstel over de toekomstige samenwerkingsvorm en met uw voorstel tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling.

Wij verzoeken u, mede namens de gemeenteraad, om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte worden gehouden van de vorderingen.
Tevens verzoeken wij u een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het schap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan Recreatie Midden-Nederland (RMN), en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in uw begrotingen en jaarrekeningen 2022. Wij gaan ervanuit dat u uw voorstel vormgeeft door primair dekking te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

Wij gaan ervan uit u voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Plassenschap Loosdrecht
t.a.v. Algemeen Bestuur
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

Versie voorbesluitvorming

Behandeld door	G. Lafeber	**Datum**	<volgt>
Doorkiesnummer	14030	**Ons kenmerk**	8049812
E-mail	Guido.lafeber@utrecht.nl	**Onderwerp**	Samenwerkingsvorm Plassenschap Loosdrecht e.o. en beeïndiging deelname gemeenschappelijke regeling
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	2 november 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Op uw verzoek van begin november heeft de Utrechtse gemeenteraad uw voorstel voor een nieuwe samenwerkingsvorm besproken, dat een uitruil tussen provincie Utrecht en gemeente Utrecht bevat, en daar op <datum> jl. mee ingestemd.
De raad heeft ook op voorhand ingestemd met een wijziging van de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o., waarin de beëindiging van de deelname van gemeente Utrecht per 1 januari 2023 formeel is verwerkt. De gemeenteraad heeft hiervoor ook toestemming verleend aan ons college om hier mee in te stemmen.
Ook wij hebben ingestemd met de voorgestelde uitruil, de samenwerkingsvorm voor het Plassenschap Loosdrecht e.o. en op voorhand ingestemd met de wijziging van de gemeenschappelijke regeling waarin de beëindiging van de deelname per 1 januari 2023 formeel is verwerkt.

Wij verzoeken u, mede namens de gemeenteraad, om met voortvarendheid aan de slag te gaan met het voorbereiden van de implementatie van de nieuwe samenwerkingsvorm, gericht op realisatie per 1 januari 2023, waarbij de deelnemers tussentijds op de hoogte worden gehouden van de vorderingen.
Tevens verzoeken wij u een voorstel voor te leggen over de dekking van het aandeel van het pnschap in de kosten voortvloeiend uit het liquidatieplan Recreatie Midden-Nederland (RMN), en de daarin opgenomen raming van de financiële consequenties voor het schap en in laatste instantie de deelnemers, welke verwerkt zullen worden in uw begrotingen en jaarrekeningen 2022. Wij gaan ervanuit dat u uw voorstel vormgeeft door primair dekking te vinden binnen RMN zelf, in tweede instantie binnen het schap en alleen als laatste mogelijkheid in een bijdrage van de deelnemers.

Wij gaan ervan uit u voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2393
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	9
Titel	Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid
ID	2563
Behandelend ambtenaar	E.M. de Graaff
Telefoon	14 030
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	Toezegging De wethouder zegt toe om de raad in Q1 2022 middels een memo te informeren over de bomen aan de Rooseveltlaan.

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	16 december 2021
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E.M. de Graaff, L.H. van Woerden	**Datum**	22 november 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8995521
E-mail	e.de.graaff@utrecht.nl	**Onderwerp**	Evaluatie bomenbeleid
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Groen

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u dat wij de evaluatie van het Utrechtse bomenbeleid hebben vastgesteld, zoals is aangekondigd in de raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht van 29 maart 2021.

In de raadsbrief van 8 februari 2021 informeerden we u dat we, naar aanleiding van de herplantplicht, ruimte zagen voor verbetering op een aantal gebieden. Sinds de vaststelling van het bomenbeleid in 2009 is het bomenbeleid in 2012 en 2016 geëvalueerd. Waar mogelijk volgt de recent uitgevoerde evaluatie de lijnen van de eerdere evaluatie uit 2016, zodat ontwikkelingen in de tijd zichtbaar worden. Met deze brief informeren we u over de verbeterpunten uit de evaluatie en welke besluiten we daarover hebben genomen. Een deel werken we de komende periode verder uit in een ‘Strategie voor Groen’ die op 19 november 2020 aan u is toegezegd (20/T492), en een deel leggen we aan u voor in een (eerstvolgende) wijziging van het omgevingsplan.

Raadscommissie 1 april 2021
Op 29 maart 2021 hebben wij u met de raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht geïnformeerd over de tussentijdse opbrengst van de evaluatie (inzage in de opgehaalde knelpunten en oplossingsrichtingen). De raadsbrief was verzonden naar aanleiding van een commissiebespreking op 1 april 2021. De agenderende fracties vroegen daarin aandacht voor een aanpassing van het Bomenbeleid op het gebied van behoud en versterking van bestaande bomen en toevoegen van extrabomen. Zoals te lezen is in de evaluatie, zien wij ook dat verbetering op deze punten nodig is. We geven invulling aan de wensen vanuit uw raad door de kwaliteit van de bomenparagraaf te borgen, bestaand groen en bomen het vertrekpunt te maken van een ontwerp, aandacht te besteden aan verplanten, aanscherping van de afwegingscriteria, soortkeuze gemeentebreed te bepalen in een toekomstbestendig bomenbestand en naar waarde te gaan herplanten.

Samenvatting evaluatie bomenbeleid
De evaluatie van het bomenbeleid laat zien dat veel dingen goed gaan. Het aantal bomen in de stad blijft stabiel en de gemiddelde leeftijd van bomen stijgt licht. De doelen uit het Utrechtse bomenbeleid

zijn nog steeds actueel. We vinden bomen heel belangrijk en zien de waarde van bomen voor de stad. Bomen dragen bij aan klimaatadaptatie, vergroten de biodiversiteit en zorgen dat mensen gezonder zijn. Gezien de groei van de stad en het veranderend klimaat, gaan we actief inzetten op het aanplanten van meer bomen en het behouden van bestaande bomen in de gehele stad, om zo een gezonde leefomgeving te creëren. Bomen van hoge kwaliteit op de juiste plek dragen maximaal bij aan een gezonde stad. Dit betekent dat we meer gaan kijken naar de waarde en kwaliteit van bomen. Ook willen we dat de consequenties van een plan voor bomen eerder in de planvorming ter besluitvorming worden voorgelegd. We gaan de integrale belangenafweging transparanter inrichten. Met alle verbeterpunten willen we zorgen voor een sneller en soepeler proces dat bijdraagt aan de dynamiek van de ontwikkelende stad. We werken deze verbeterpunten uit in een Strategie voor Groen. We streven ernaar om inzichtelijk te maken wat dat vraagt voor de uitvoering (uitlegbaarheid, capaciteit, handhaafbaarheid).

Conclusies
Uit de evaluatie van het bomenbeleid komen de volgende conclusies:

1. Behoud bomen is kwetsbaar
2. Meer ruimte nodig voor meer bomen
3. Waarde bomen staat niet centraal

Verbeterpunten
Uit de evaluatie van het Utrechts bomenbeleid komen de volgende verbeterpunten. De verbeterpunten krijgen op drie manieren vorm: (1) we voeren ze door in onze werkwijze, (2) we leggen ze aan u voor in het omgevingsplan en (3) we werken ze uit in een Strategie voor Groen:

1. Bomen vaker behouden
   Voor het behoud van bomen willen we de integrale afweging verbeteren. Dit bereiken we door (1) de bomenparagraaf te standaardiseren. Het verplantonderzoek wordt een verplicht onderdeel van de paragraaf. We maken bestaand groen en bomen het vertrekpunt van een ontwerp. De bomenparagraaf wordt onderdeel van het Utrechts Planproces. Daarnaast wordt het een indieningsvereiste van een kapvergunning. Hiermee borgen we dat de bomenparagraaf en een belangenafweging in elk project en kapaanvraag terugkomt. (2) We doen een voorstel naar de raad om de weigeringsgronden in een het omgevingsplan aan te scherpen. (3) De toepassing van de motie Kappen met Kappen levert in de praktijk verwarring op. We willen dit beter verankeren in een werkwijze. Hierin nemen we ook mee hoe we omgaan met het bouwrijp maken van bouwlocaties. De werkwijze wordt toegevoegd aan de standaard bomenparagraaf. De vraag en aanbod van verplantbomen willen we beter op elkaar aan laten sluiten door een bomendepot op te starten. In het bomendepot worden te verplanten bomen tussen locaties uitgewisseld. Dit maakt verplanten makkelijker. Dit werken we uit in een Strategie voor Groen.

2. Meer ruimte creëren voor meer bomen
   Het is belangrijk dat met de groei van de stad ook het aantal bomen overal in de stad substantieel toeneemt. Momenteel is er weinig plek in de ondergrond voor nieuwe bomen, wat het planten van nieuwe bomen duur en tijdrovend maakt. (3) We willen meer ruimte generen voor (nieuwe) bomen door bomen te planten op plekken waar we dit eerder niet deden. Dit doen we door meer ruimte te maken in de ondergrond. Wanneer meer ruimte maken niet mogelijk is, planten we bomen dichter op kabels en leidingen en op het riool. Door technische voorzieningen beschermen we kabels en leidingen. We accepteren het risico dat sommige

bomen eventueel verplaatst of gekapt moeten worden bij onderhoud aan de kabels of leidingen. Communicatie hierover naar bewoners toe en heldere afspraken met nutsbedrijven over kabels en leidingen zijn essentieel. Dit werken we uit in een Strategie voor Groen.

3. Waarde en kwaliteit centraal stellen
   We willen waarde en kwaliteit van bomen meer centraal stellen. (1) We gaan borgen dat herplant altijd met bomen gebeurt door alternatief groen als compensatiemogelijkheid voor herplant in principe uit te sluiten in het proces. Hierdoor voorkomen we onduidelijkheid en vertraging. We maken een fonds waarin de opbrengst van financiële compensatie terecht komt. Het fonds wordt ingezet voor het planten van nieuwe bomen. (2) We doen een voorstel naar de raad om tijdelijke natuur, bosplantsoenen en de Botanische Tuinen uit te zonderen van de standaard herplantplicht in het omgevingsplan. Aanvragers dienen een vijfjarig beheerplan in waarin staat welke bomen gekapt worden en hoe ze de waarde van de bomen behouden. Deze moet goedgekeurd worden. Dit verbetert de ecologische waarde van bosplantsoenen en tijdelijke natuur en de cultuurhistorische waarde van bomencollecties zoals de Botanische tuinen. (3) In een strategie voor groen denken we na over ons wenselijk bomenbestand op het gebied van inheems en klimaatadaptieve soorten. We nemen hierin een norm voor de diversiteit van ons bomenbestand op. Deze kan ingezet worden bij het inrichten van straten en wijken. We onderzoeken hoe herplant naar waarde mogelijk is in plaats van één op één te herplanten. Hiermee wordt naar de waarde van een gekapte boom gekeken en voorkomen we dat er alleen naar aantallen wordt gekeken. We gaan experimenteren met I-Tree voor ontwerp en belangenafweging. Hierdoor kunnen we de waarde van bomen gerichter inzetten.

We hebben het volgende besloten:

1. Alternatief groen als compensatiemogelijkheid voor herplant in principe uit te sluiten;
2. In het Omgevingsplan tijdelijke natuur, bosplantsoenen en de Botanische Tuinen Utrecht uit te zonderen voor de herplantplicht;
3. In het Omgevingsplan de hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond op te nemen en een gereedmeldingsplicht toe te voegen.
4. De volgende verbeterpunten uit de evaluatie van het Utrechts bomenbeleid uit te voeren en de manier waarop verder uit te werken in een strategie voor groen, en waar nodig in een (eerstvolgende) wijziging van het omgevingsplan:
   - Principe bestaand groen in te voeren (bestaand groen en bomen is het vertrekpunt van een ontwerp)
   - Onderzoeken haalbaarheid van (regionaal) bomendepot om vraag en aanbod van verplantbomen beter op elkaar aan te sluiten
   - Meer ruimte in de ondergrond te maken voor bomen, waar dat niet kan bomen dichter op kabels, leidingen en riolen te planten
   - Bepalen gemeentebrede soortkeuze voor een toekomstbestendig bomenbestand
   - Experimenteren met I-Tree, een methodiek dat de financiële baten van bomen op de omgeving inzichtelijk maakt. voor het ontwerp en belangenafweging
   - Onderzoeken hoe herplant naar waarde toe te passen is in plaats van één op één te herplanten
   - Uitwerken financiële compensatie als herplant niet mogelijk is

Conclusie & vervolgproces

In de raadsbrief van 29 maart 2021 informeerden we u dat op het moment dat we de evaluatie hebben afgerond de bovenstaande beoogde aanpassingen in de APV aan u willen voorleggen eind van dit jaar als onderdeel van het Crisis-en herstelwetplan algemene regels Utrecht (oftewel het eerste omgevingsplan). Elke gemeente stelt één omgevingsplan op waarin alle gemeentelijke regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. In het omgevingsplan worden regels gesteld over activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving, zoals de kapregels voor bomen. In de loop van de jaren, zullen steeds meer regels van de APV die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving overgeheveld worden. De kapregels die nu in de APV staan, komen te vervallen. De besluitvorming hiervan loopt nu. Naar verwachting zal u aan het einde van dit jaar hierover worden geïnformeerd. Bij het omgevingsplan zal ook een overzicht (transponeringstabel) worden gemaakt van de huidige APV regels en de nieuwe omgevingsplan regels. We nemen de huidige kapregels (inclusief herplantplicht) over. Op een aantal punten worden de regels (beleidsarm) ook al verduidelijkt om de uitvoering te verbeteren, naar aanleiding van onder andere de evaluatie herplantplicht:

- definitie houtopstand
- bebouwingscontour houtopstanden/buitengebied
- ‘boomwaarde’ wordt als oogmerk toegevoegd, zodat het onderdeel is van een weigeringsgrond in de vergunningverlening.

Daarnaast voegen we nu al drie nieuwe regels toe aan het Omgevingsplan die uit de evaluatie bomenbeleid komen:

- Uitzondering herplantplicht bosplantsoenen, de Botanische Tuin en ‘tijdelijke natuur’
- Toevoegen gereedmeldingsplicht voor herplant
- Toevoegen hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond

De andere bovenstaande verbeterpunten uit de evaluatie bomenbeleid werken we uit in een strategie voor meer groen zodat het integraal uitvoerbaar, haalbaar en handhaafbaar is. Met een goede strategie kunnen we zorgen dat elke boom in onze stad zijn taak optimaal kan vervullen en dat we meer bomen gaan planten. We streven ernaar u in het eerste kwartaal van 2022 hierover verder te informeren. Eventuele aanpassingen in de kapregels die volgen uit de uitwerking van de strategie worden meegenomen in een volgende wijziging van het omgevingsplan. De verwachting is dat de procedure hiervan in het tweede kwartaal van 2022 start en vermoedelijk eind 2022 ter vaststelling wordt aangeboden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Evaluatie bomenbeleid 2016-2020

5 oktober 2021
Kenmerk 9269184
Versie 0.1
Definitief

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

In opdracht van

Opgave Gezond Leefklimaat
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Rapportage

E. de Graaff
L.H. van Woerden

Inhoud

Inleiding 4

Aanleiding 4

Aanpak evaluatie 4

Leeswijzer 4

Infographic 5

Evaluatie 6

1.1 Evaluatie huidige doelen 6

1.2 Nieuw beleid en ontwikkelingen 13

1.3 Analyse moties 14

2 Conclusie 16

2.1 Behoud bomen is kwetsbaar 16

2.2 Meer ruimte nodig voor meer bomen 16

2.3 Waarde van bomen staat niet centraal 17

3 Verbeterpunten 18

3.1 Bomen vaker behouden 18

3.2 Meer ruimte creëren voor meer bomen 19

3.3 Waarde en kwaliteit centraal stellen 19

3.4 Vervolg 21

Inleiding

Voor u ligt de evaluatie van het Utrechtse bomenbeleid. We zien dat veel dingen goed gaan. We zien ook dat in de praktijk het behoud van bomen kwetsbaar is. Zeker als het gaat om zaken als aanleg van infrastructuur, nieuwbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het afgelopen decennium is het belang van bomen voor het klimaat en de biodiversiteit steeds duidelijker geworden. De Utrecht Monitor 2021 laat zien dat de waardering voor de openbare ruimte, de parken en de groene omgeving in de stad blijvend is toegenomen. De Nationale Bossenstrategie van het Rijk en de provincies streeft naar bijna 40.000 hectare bos erbij in 2030. Ook in Utrecht streven we de komende jaren naar een verdere vergroening. Het behouden van bomen is hierin essentieel. Als stad willen we optimaal gebruik maken van de positieve werking van bomen op onze gezondheid, welzijn en klimaat. In de evaluatie is gekeken wat er nodig is om deze strategie te reflecteren in beleid, regels en uitvoering, zodat het bomenbeleid aansluit bij de toekomst.

Aanleiding

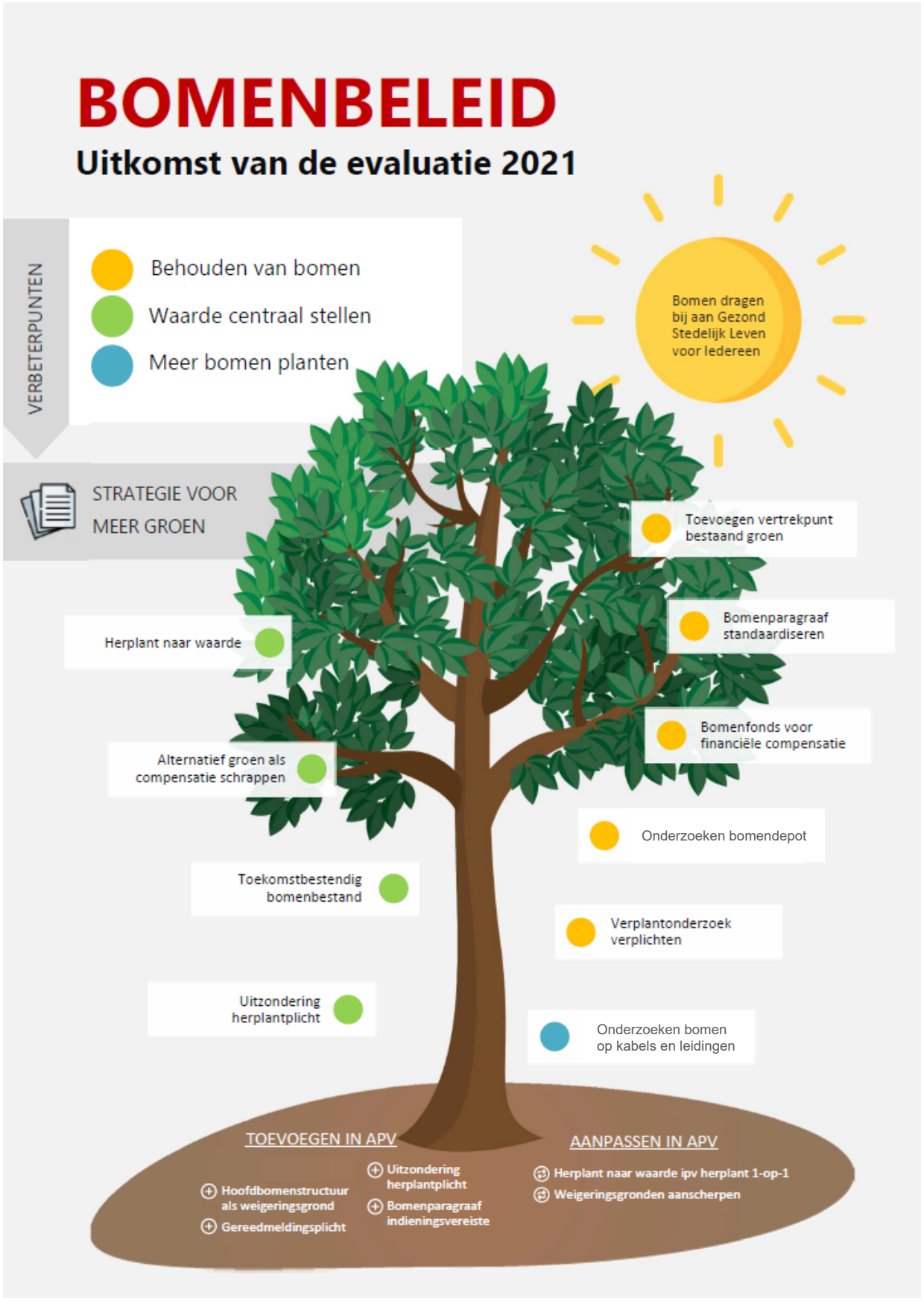
In 2009 is het Utrechtse bomenbeleid met een perspectief tot 2030 vastgesteld, als uitwerking van het groenstructuurplan uit 2007. In 2012 en in 2016 is het beleid geëvalueerd op verzoek van de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft in 2015 verzocht om een vierjaarlijkse evaluatie (motie M2015/178). Ook werd in de motie gevraagd om nieuwe inzichten in het beleid op te nemen en in hoeverre het beleid resultaten heeft opgeleverd. In het Meerjaren Groenprogramma (MGP), onderdeel van het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR), is in 2020 aangegeven dat de evaluatie met een jaar is uitgesteld.

Aanpak evaluatie

Vanuit verschillende organisatieonderdelen binnen de gemeente is gekeken hoe het bomenbeleid in de praktijk werkt. Een belangrijke vraag was: hoe functioneert het bomenbeleid in de opgave verdichten en vergroenen in balans? Met de komst van de Omgevingswet worden beleid, regels en uitvoering steeds meer in samenhang opgesteld: is het bomenbeleid hiertoe voldoende uitgerust? In 2020 is de herplantplicht geëvalueerd, de uitkomst hiervan is ook meegenomen in deze evaluatie. In de evaluatie is input uit het commissiedebat van voorjaar 2021 meegenomen. Daarnaast zijn de wensen van groene vrijwilligersgroepen uit de stad geïnventariseerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 evalueren we de gestelde doelen in het bomenbeleid en analyseren we de moties van de afgelopen jaren. Op basis van deze inventarisatie trekken we conclusies in hoofdstuk 2. Op basis van de conclusies doen we een aantal verbeterpunten in hoofdstuk 3. De infographic op pagina vijf geeft de verbeterpunten van de evaluatie beknopt weer.



Infographic

Evaluatie

1.1 Evaluatie huidige doelen

In 2009 is het huidige Utrechtse bomenbeleid opgesteld. Het uitgangspunt van dit beleid is dat bomen een wezenlijke bijdrage leveren aan de leefkwaliteit van de stad.
De belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid uit 2009 zijn:

1. Een samenhangende bomenstructuur voor de stad, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.
2. Aanvullen, verbeteren en verder ontwikkelen van deze hoofdstructuur, zodat de stad in 2030 een volwaardige hoofdbomenstructuur heeft.
3. Meer aandacht en verzorging (in de vorm van onderhoud) voor monumentale bomen in gemeentelijk en in privébezit.
4. Inzetten op meer volwassen bomen met als doel in 2030 meer volwassen bomen in de stad dan in 2008.
5. De belangen van bomen bij projecten veel eerder en zorgvuldiger afwegen door tijdige en heldere besluitvorming. De keuze voor verplanten of herplant gemakkelijker maken. Dit draagt bij aan behoud van grotere bomen.
6. Verbeteren van de communicatie met inwoners over hoe de gemeente omgaat met haar bomen.
7. Vereenvoudigen van de regelgeving voor bewoners. Als een kapvergunning niets toevoegt, dan dat ook zo regelen.

1.1.1 1. en 2. Hoofdbomenstructuur

Het doel van het bomenbeleid is dat in 2030 Utrecht een volwaardige hoofdbomenstructuur heeft. De kaart van de hoofdbomenstructuur is via deze link te vinden.

De afgelopen jaren hebben we bomen geplant in de hoofdbomenstructuur vanuit het meerjarengroenprogramma en vanuit de Nota kapitaalgoederen. In 2021 is de hoofdbomenstructuur nog niet compleet. Dit komt voornamelijk door beperkte ondergrondse ruimte, vanwege kabels en leidingen, waardoor we lanen en groenverbindingen niet kunnen uitbreiden.

Bomen in structuren zijn van belang voor de gehele stad en verdienen daarmee bescherming. De bomen in de hoofdbomenstructuur zijn in het beleid beschermd, maar dit is niet voldoende vertaald naar de regels. We gebruiken de hoofdbomenstructuur als leidraad bij grote ontwikkelingsprojecten, maar in de praktijk wordt vaak de keuze gemaakt om de bomen te kappen en te compenseren. Bij de vergunningverlening kan de kap dan niet geweigerd worden, omdat de waarde van bomen in de hoofdbomenstructuur niet als weigeringsgrond in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is aangemerkt.

1.1.2 3. Monumentale bomen

In het beleid is voor monumentale bomen het volgende doel opgenomen: *meer aandacht en verzorging (in de vorm van onderhoud) voor monumentale bomen in gemeentelijk en in privébezit. De monumentale bomen zijn op veel plaatsen het kenmerk van de stedelijke ruimte en daar dragen ook veel particuliere bomen aan bij. Goed onderhoud zorgt dat we er langer van kunnen genieten.*

In het reguliere beheer en bij de veiligheidsinspecties is aandacht voor monumentale bomen. Zo zorgt preventie voor duurzaam behoud en beheer. Voor beheer van monumentale particuliere bomen is in 2009 een subsidieregeling voor opgericht. Per jaar komen enkele verzoeken binnen.

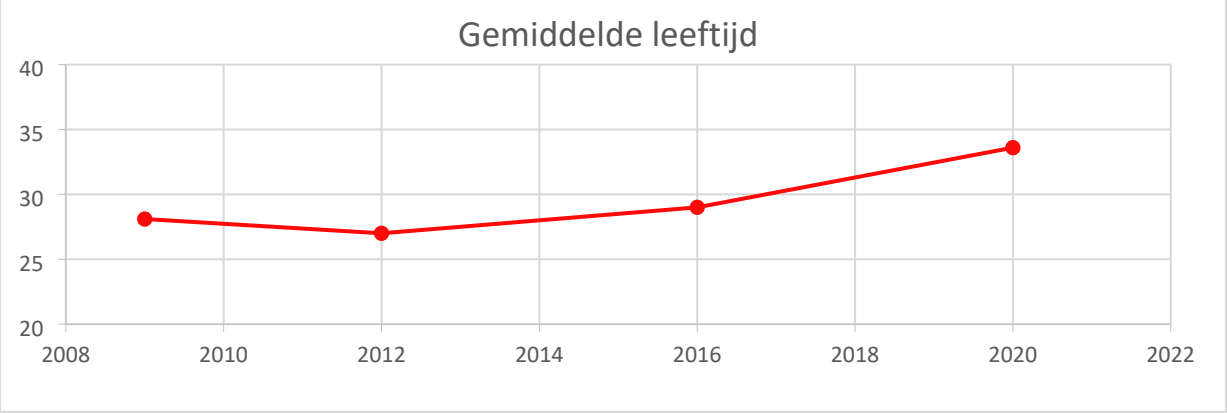
Uit de evaluatie komt de wens naar voren om monumentale bomen een aparte status of extra bescherming in de APV te geven. Echter, monumentale bomen zijn echter al beschermd via de monumentenverordening, het is dus niet nodig om dit nog in de APV te regelen.

1.1.3 4. Meer volwassen bomen

Eén van de hoofddoelen uit het bomenbeleid is een toename van volwassen bomen. Om dit te realiseren is het uitgangspunt het behouden van bomen. Daarnaast nemen we maatregelen om bestaande bomen gezond oud te laten worden, zoals het vergroten en vergroenen van boomspiegels en het beluchten en bemesten van de ondergrond. Ook besteden we aandacht aan diversiteit zodat het bomenbestand minder kwetsbaar is voor ziektes en plagen. We proberen waar mogelijk straten met twee of drie soorten in te richten. Dit is goed voor de biodiversiteit en voorkomt dat de bomen in de hele straat uitvallen in het geval van ziekte.

Indicator gemiddelde leeftijd

Om te analyseren of het gestelde doel van meer volwassen bomen wordt gehaald, wordt als indicator de gemiddelde leeftijd van bomen aangehouden.

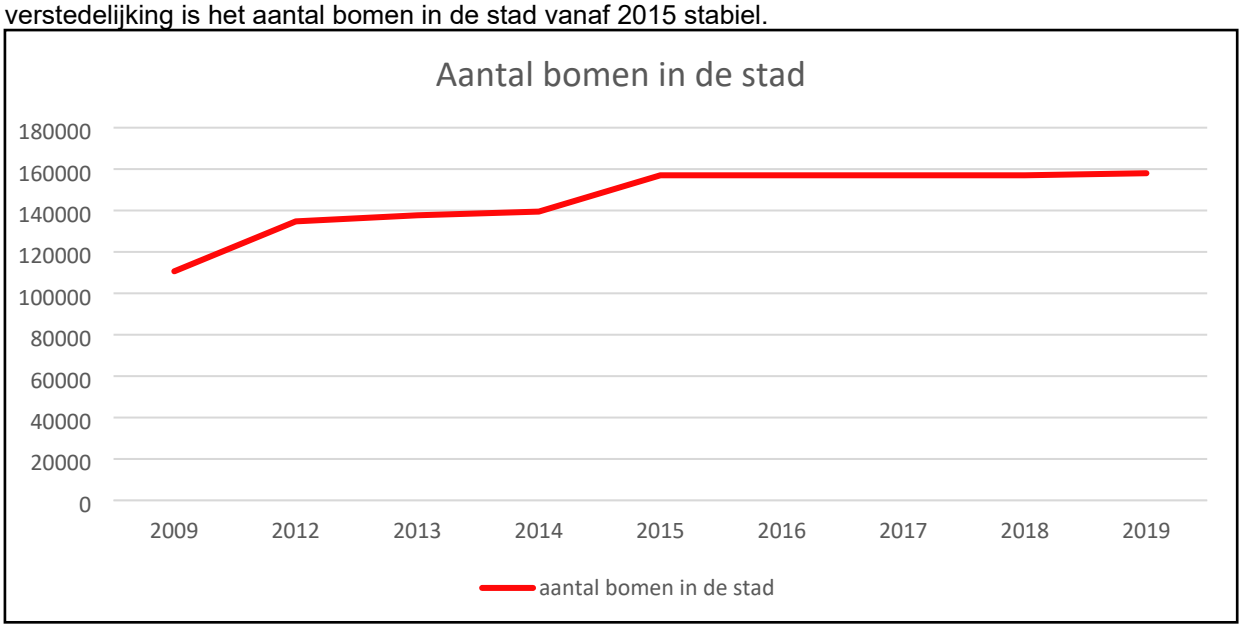


Ons bomenbestand is gemiddeld ruim 5 jaar ouder geworden.

Gezien klimaatadaptatie en doordat de wens is dat verdichten en vergroenen in balans is, zullen er veel meer bomen bijkomen. Dit zullen veelal jongere bomen zijn. Deze jonge bomen drukken de gemiddelde leeftijd naar beneden, waardoor het slecht lijkt te gaan met de doelstelling, terwijl in totaliteit meer bomen in de stad zijn. De komende jaren zal de indicator van de gemiddelde leeftijd daarom waarschijnlijk minder relevant worden.

Totaal aantal bomen

In het bomenbeleid staat de ambitie om in 2030 het aantal bomen te laten stijgen tot 130.000. Al in 2012 is deze doelstelling behaald doordat in Leidsche Rijn veel nieuwe bomen zijn aangeplant. Ondanks de verstedelijking is het aantal bomen in de stad vanaf 2015 stabiel.



Deze cijfers betreffen de bomen die in het gemeentelijk groenbeheersysteem staan. Bosplantsoenen zijn niet volledig opgenomen en tellen dus niet mee in deze cijfers. Ook de particuliere bomen zijn niet geregistreerd en komen hier niet in terug. Ongeveer de helft van de bomen in de stad is in particuliere handen.
Momenteel onderzoeken we of we de bomen in de stad anders gaan registreren. We willen de bosplantsoenen in oppervlakte gaan beheren en registreren in het beheersysteem. Dit komt omdat niet alle bomen in de bosplantsoenen zijn geteld.

1.1.4 5. Het belang van bomen

In het bomenbeleid is het volgende doel benoemd: het belang *van bomen bij projecten veel eerder en zorgvuldiger afwegen door tijdige en heldere besluitvorming. De keuze voor verplanten of herplant gemakkelijker maken. Dit draagt bij aan behoud van grotere bomen.*
We zien de waarde van groen en bomen en proberen deze te behouden. Toch blijft in de praktijk het behoud van bomen kwetsbaar, omdat we ook een afweging moeten maken met andere belangen. Dit komt doordat bomen een ‘zachte’ waarde hebben en het belang van bomen niet in harde kaders is vastgelegd.

Bomenparagraaf

Het belangrijkste instrument in de belangenafweging rondom bomen in het Utrechts Planproces is de bomenparagraaf. Deze is in 2009 ingevoerd. De inhoud en het doel van de bomenparagraaf staat duidelijk beschreven in het bomenbeleid. De bomenparagraaf moet een volwaardige plaats hebben in de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.

De bomenparagraaf wordt ook in andere processen dan het UPP gebruikt, bijvoorbeeld bij noodkap (wanneer een boom vanwege directe veiligheidsrisico's wordt gekapt). In deze processen is de belangenafweging minder belangrijk en volstaat een kortere bomenparagraaf.

De praktijk is dat niet in elk project vooraf een goede en transparante belangenafweging wordt gemaakt. Dit is geen nieuw probleem. In 2012 en 2016 concludeerden we al dat de bomenparagraaf verbetering behoeft.

Nu zien we dat het document altijd wordt opgesteld bij het bestemmingsplan. Maar de kwaliteit en de inhoud van bomenparagrafen zijn regelmatig onvoldoende. De bomenparagraaf komt te laat in het proces aan bod, waardoor het geen rol speelt in de belangenafweging bij de start van een ontwikkeling. Vaak wordt niet onderzocht hoe bomen behouden kunnen blijven in verschillende scenario's. Soms blijkt dan achteraf dat de bomen toch hadden kunnen blijven staan. Aan het eind van het proces, bij de vergunningaanvraag, komt dit aan het licht. Aanvullende onderzoeken moeten dan nog uitgevoerd worden, hetgeen voor vertraging zorgt. Daarnaast is aan het eind van het proces het bestemmingsplan al gewijzigd of zijn andere vergunningen al verleend, waardoor het lastig is om de kapvergunning dan nog te weigeren.

De waarde van bomen

Het uitgangspunt van het Utrechtse bomenbeleid is dat bomen een wezenlijke bijdrage leveren aan de leefkwaliteit van de stad. Dit punt komt naar voren in de waarde van de hoofdbomenstructuur voor de stad (landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische structuur). De hoofdbomenstructuur is een goed instrument om de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van bomen te toetsen. Bij nieuwe aanplant in de hoofdbomenstructuur houden we met behulp van de principeprofielen uit bijlage 2 van het bomenbeleid rekening met de waarde van de structuur.

Daarnaast komt de waarde terug in de belangenafweging en het behoud van bomen. In de APV staat dat de boomwaarde als motivering kan gelden om een kapvergunning te weigeren. Dit geldt voor alle bomen in de stad. De boomwaarde wordt bepaald door de methode die de vereniging van erkende boomtaxateurs (NVTB) gebruikt. Daarnaast kunnen ook de vier waardes uit het bomenbeleid (ecologische, ruimtelijke, cultuurhistorische, milieu) worden gebruikt. De vier waardes maken ook deel uit van een volledige bomenparagraaf. Deze vier waarden die als weigeringsgrond voor kap gelden zijn niet of moeilijk absoluut te maken. Momenteel worden alleen bomen met een 'uitzonderlijke' waarde geweigerd. Het is onduidelijk wanneer de waarde van een boom uitzonderlijk is om de aanvraag te weigeren.

Het bomenbeleid zegt echter niet veel over de waarde van nieuwe bomen buiten de hoofdbomenstructuur. Er is weinig aandacht voor de waarde die een bepaalde boom kan bijdragen aan een opgave op een specifieke plek. Bijvoorbeeld een boom met een brede, dichte kroon op een locatie met veel hittestress. Een tool om de waarde te kwantificeren zou hierbij kunnen helpen. i-Tree kwantificeert de waarde van bomen voor het ecosysteem (ecosysteemdiensten). i-Tree is een hulpmiddel voor het ontwerpen van groen en kan aangeven welke baten een boom levert op een specifieke plek.

Daarnaast maakt i-Tree duidelijk dat bomen geld opleveren voor onze stad. I-Tree zet de baten van bomen om in geldelijke waarde. We hebben in 2018 meegedaan aan een pilot. Hieruit blijkt dat onze bomen € 1.522.094 opleveren door de lucht te zuiveren, water af te vangen en CO^2 vast te leggen. De Nederlandse versie van i-Tree is echter nog niet compleet, o.a. biodiversiteit en ecologie worden niet meegenomen in de waardebepaling.

Verplanten

De eerstvolgende optie na het behouden van de boom is het verplanten. Met verplanten blijft de waarde van de boom op een andere plek behouden. In het beleid staat dat we vaker bomen willen verplanten in plaats van kappen. We accepteren hiermee het risico dat een groter percentage bomen het verplanten niet overleeft. In de praktijk gebeurt verplanten nog zelden (enkele aanvragen per jaar). Dit komt doordat verplanten tijd (rond twee jaar) en geld kost. Veel projecten houden hier bij de start geen rekening mee. Daarnaast zijn plekken om naar toe te verplanten lastig te vinden. Tot 2017 werd het aanbod van verplant en plant aan elkaar gekoppeld door een digitaal bomendepot. Projecten konden hiermee bomen uitwisselen. Het aanbod en de vraag sloot echter niet op elkaar aan en we zijn er daarom mee gestopt.

Verdichten en vergroenen

In het bomenbeleid uit 2009 staat het doel als volgt geformuleerd: *Inzetten op meer volwassen bomen met als doel in 2030 meer volwassen bomen in de stad dan in 2008. Een stad die volgroeit inclusief haar bomen*.
In het bomenbeleid uit 2018 (aangevuld met herplantplicht) is de tweede zin (een stad die volgroeit inclusief haar bomen) verwijderd. Dit blijkt een menselijke fout te zijn, deze zin had moeten blijven staan. ‘Een stad die volgroeit inclusief haar bomen’ betekent dat bomen moeten worden behouden, terwijl de stad doorgroeit én het aandeel bomen meegroeit. De balans hierin is ingewikkeld. We zien dat de praktijk weerbarstiger is geworden en dat in een verdichtende stad het belang van de ontwikkelde stad sterker weegt dan het behoud van bomen. We willen verdichten, maar daarbij is een transparante afweging tussen onze ambities noodzakelijk, waarbij we proberen zo veel mogelijk bomen te behouden. Daarnaast kan gebiedsontwikkeling ook een kans zijn om het groen kwalitatief te verbeteren.

1.1.5 6. Communicatie

Een van de doelen van het bomenbeleid is het verbeteren van de communicatie naar inwoners over hoe we omgaan met onze bomen. Het moet voor bewoners helder zijn waarom we wel, of niet, bomen kappen. In 2009 werd in het bomenbeleid geconstateerd dat we niet de schoonheidsprijs verdienen als het gaat om communicatie rondom bomenkap. Sindsdien is hiervoor een reeks middelen ontwikkeld: een

website met alle bomen van Utrecht op een kaart, publicatie van de gemeentelijke vellijst[1], wijkberichten en aandacht voor bomen tijdens informatieavonden. Bewoners krijgen ook de mogelijkheid om mee te denken over nieuw te plaatsen bomen. Dit gebeurt echter op incidentele basis.

Bij noodkap, onderhoud aan bomen en bij bomen op de gemeentelijke vellijst informeren we bewoners door middel van een wijkbericht. Daarnaast wordt met een lint om de boom aangegeven dat deze gekapt gaat worden. Hiermee worden voorbijgangers geïnformeerd.

Bomenkap in ruimtelijke ontwikkelingen ligt gevoeliger. Inwoners van Utrecht zijn zeer betrokken bij de bomen en hebben graag invloed. Kapaanvragen worden via de procedure van een omgevingsvergunning bekend gemaakt aan inwoners. Bewoners worden niet altijd eerder in het proces meegenomen, waardoor ze zich overvallen voelen. Er komen vaak verbaasde (en soms boze) reacties van omwonenden.

Particuliere bomen

Uit de evaluatie komt de wens naar voren om meer te doen op het gebied van particuliere bomen, zowel van terreinbeheerders als inwoners. Deze bomen vormen namelijk een belangrijk deel het bomenbestand en dragen bij aan de doelstellingen uit het bomenbeleid. We willen inwoners stimuleren om hun tuin te vergroenen en we willen eerst zelf het goede voorbeeld geven. Zo geven we in kader van Utrecht 900 jaar in 2021 en 2022 een aantal bomen (900 stuks) aan particulieren. Een visie op particulier groen en bomen komt ook uitgebreid aan bod in de klimaatadaptatievisie.

1.1.6 7. Vereenvoudigen van de APV

Het laatste doel van het bomenbeleid betreft het *Vereenvoudigen van de regelgeving (APV) voor bewoners. Als een kapvergunning niets toevoegt, dan dat ook zo regelen.* Voor bomen in kleine tuinen en kleine particuliere bomen hoeft geen kapvergunning aangevraagd te worden. Deze doelstelling is gerealiseerd.

1.1.7 Herplantplicht

In september 2018 is de herplantplicht geformaliseerd in de APV en is het Utrechtse bomenbeleid uit 2009 op dit punt aangevuld. In 2020 is de herplantplicht geëvalueerd. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de herplantplicht op hoofdlijnen functioneert zoals deze is bedoeld, wel zijn zes knelpunten benoemd:

- Knelpunt 1: beleid en uitvoering sluiten niet op elkaar aan
- Knelpunt 2: verschillende interpretaties van de termen in de APV
- Knelpunt 3: geen procedure bij de vier stappen in de APV
- Knelpunt 4: waarde is geen criterium
- Knelpunt 5: beperkingen in de ondergrond
- Knelpunt 6: geen overzicht van locaties voor (nieuwe en bestaande) bomen

De knelpunten 2 en 3 nemen we mee in de uitwerking van de verbeterpunten voor de APV. De knelpunten 1, 4, 5 en 6 gaan verder dan de herplantplicht zelf en raken aan het bomenbeleid. Deze

[1] Gemiddeld bevat de vellijst 800 bomen per jaar, dit is een half procent van het bestand. Dit gaat om zieke of beschadigde bomen of bomen die gevaar opleveren.

punten hebben we meegenomen in de evaluatie van het bomenbeleid. Door de knelpunten uit de herplantplicht breed te evalueren in het bomenbeleid zijn verbeterpunten naar voren gekomen, die in hoofdstuk 3 aan de orde komen.

Locaties voor herplant van bomen

Kabels en leidingen kunnen beperkend zijn voor het planten van meer bomen. In de evaluatie van de herplantplicht kwam naar voren dat er onvoldoende zicht is op mogelijke locaties in de stad waar ruimte is om bomen te planten (knelpunt 6). Dit komt mede door gebrek aan ruimte in de ondergrond.
In 2016 is meer aandacht geschonken aan ondergrondse groeiruimte voor bomen. In het HOR (Handboek Openbare Ruimte) zijn de eisen aangepast en er is een paragraaf opgenomen in de Kadernota Openbare ruimte. Door het toepassen van de bomenmonitor wordt beter gelet op de benodigde ondergrondse groeiruimte voor boomwortels.

Uitzondering herplantplicht

Uit de evaluatie van de herplantplicht kwam de wens naar voren voor een uitzondering op de herplantplicht. Dat geldt voor onderhoud van de bosplantsoenen, tijdelijke natuur (bijv. in Haarrijn) en het onderhouden van de bomencollectie in de Botanische Tuinen op de Uithof. Voor bosplantsoenen wordt de voorkeur gegeven aan ‘natuurlijke verjonging’. Bij de kap van een boom wordt geen nieuwe boom geplant, maar krijgen zaailingen in de ondergroei kans om uit te groeien tot een grote boom.
In Haarrijn is momenteel tijdelijke natuur[2], waar op natuurlijke wijze veel bomen opkomen en groeien. Nu moeten we ervoor kiezen om de bomen vroegtijdig te kappen voordat ze vergunningsplichtig worden. Met een uitzondering op de herplant sluiten we aan op de Wet Natuurbescherming en kunnen we de bomen door laten groeien, wat de ecologische waarde verhoogt en zo blijft het mogelijk om de locatie op langere termijn te ontwikkelen voor woningbouw.
De Botanische Tuinen volgen niet de standaard herplant methode, maar laten vaak bijzondere bomen groeien die andere bomen in de tuin moeten vervangen. De herplantbomen staan er dus al voordat de boom gekapt wordt. Zij willen graag werken met een meerjarig beheerplan zodat niet elke casus apart behandeld hoeft te worden.

Herplant met alternatief groen

Naast het herplanten met bomen biedt het bomenbeleid ook de optie om te herplanten met alternatief groen. De laatste jaren is hier geen gebruik van gemaakt omdat het de minst wenselijke methode is en de randvoorwaarden niet duidelijk zijn.
Het is onduidelijk wanneer overgegaan mag worden tot herplant met alternatief groen. Het is niet bepaald hoe en door wie welk groen hiervoor ingezet mag worden (struiken, groen dak, recreatieruimte, enz.). Daarnaast zijn er geen criteria over bijvoorbeeld hoeveel struiken een boom moeten compenseren. Het kost veel tijd en capaciteit om de criteria hiervoor te op te stellen. De kosten en de baten zijn niet in balans. In de evaluatie herplantplicht van 2020 is geadviseerd om in beeld te brengen wat er nodig is om criteria hiervoor te formuleren.

[2] Tijdelijke Natuur is een concept uit de Wet Natuurbescherming. Tijdelijke natuur is natuur die spontaan, uit zichzelf ontstaat, met de wettelijke toestemming om deze op een later tijdstip weer te verwijderen.

Herplant naar waarde

Een volwassen boom wordt vaak herplant met een kleine boom. Vaak is dit een goede keuze want grotere bomen slaan regelmatig minder goed aan en vragen veel onderhoud en beheer. Kleine bomen doen het beter op nieuwe locaties en groeien sneller. Maar de herplant staat daardoor vaak niet in verhouding tot de verloren gegane boomwaarde en er zijn geen criteria voor compensatie. Wanneer echter wordt gekeken naar de waarde (ecosysteemdiensten) van bomen, heeft een gezonde, oude boom veel meer waarde dan een nieuwe, jonge boom. Pas wanneer een boom 40 tot 60 jaar is, functioneert deze op zijn top.

1.2 Nieuw beleid en ontwikkelingen

Dit jaar is zowel de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 als de Klimaatadaptatievisie ter inzage gelegd. In beide stukken staan ambities ten aanzien van het groen en de bomen in Utrecht. We werken aan een Schaalsprong Groen die moet bijdragen aan Gezond Stedelijk Leven, het tegengaan van hittestress en het opvangen van water. Volwassen bomen zijn essentieel voor deze opgaves. Bomen behouden en nieuwe bomen planten is nog urgenter geworden. Om in 2050 volwassen bomen te hebben, moeten deze nu geplant worden.

1.2.1 Klimaat en duurzaamheid

In de Klimaatopgave gaan we bomen veel beter inzetten voor het koelen van de stad. Bomen koelen de lucht door water te verdampen. Goede ondergrondse omstandigheden zijn essentieel voor een boom om goed te kunnen koelen. Vaak kunnen bomen het grondwater niet bereiken en zijn wortelstelsels beschadigd om voldoende water op te nemen en te verdampen. De komende jaren moeten we nog meer inzetten op ondergrondse groeiruimte.
We willen 40% schaduw op belangrijke routes en in de straat voor ontmoeten, sporten en spelen (uit RSU2040). Een eerste analyse laat zien dat de bomen in bijna de helft van de straten onvoldoende schaduw leveren. Op de gewenste koele routes moeten we dus veel bomen gaan bijplanten en gaan beschermen.
We willen boomspiegels gebruiken om het overtollig water op te vangen (90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden waar het valt). Een eerste inschatting is dat bijna alle bomen te hoog in het straatprofiel staan, waardoor hemelwater wel de waterafvoer naar het riool, maar niet de boomspiegel kan bereiken.

In het bomenbeleid wordt ingezet op het planten van inheemse soorten. In de HOR zijn richtlijnen opgenomen voor het gebruik van diversiteit van soorten. Door klimaatverandering krijgen klimaatadaptieve (uitheemse) soorten meer aandacht. Hierdoor ontstaat vaak discussie over het gebruik van inheemse of uitheemse soorten. Als stad hebben we geen eenduidig beeld over ons toekomstig bomenbestand.

Door de aandacht voor duurzaamheid en klimaat verschuiven onze prioriteiten. In de evaluatie van 2016 wordt het snoeien of kappen van bomen door hinder besproken. Schaduwhinder bij zonnepanelen wordt expliciet genoemd als geen goede reden om bomen te snoeien of kappen. We zien dat deze mening verschuift en men graag wel bomen wil kappen voor zonnepanelen.

1.2.2 Tekort bomen

Landelijk is de verwachting dat er op termijn een knelpunt ontstaat omdat er te weinig bomen geteeld worden in Nederland om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen. Ook hierdoor is het belangrijk om zo veel mogelijk bomen te behouden en zo de aanwezige waarde aan biomassa te benutten én woningen te bouwen. Het lukt sommige gemeenten nu al niet meer om de juiste bomen in soorten en maten te kopen. Het wordt onder andere veroorzaakt doordat er tijdens de kredietcrisis veel te weinig bomen op de boomkwekerijen zijn geplant. Tevens is de vraag naar bomen in binnen- en buitenland de laatste jaren enorm toegenomen. Onder andere omdat bomen een bijdrage kunnen leveren aan de klimaatopgaven voor de komende jaren. Het behouden van bomen is hierdoor nog belangrijker geworden. De ISB (Intergemeentelijke Studiegroep Bomen en Groen), waar we ook aan deelnemen, heeft een masterplan Bomen en Wonen opgesteld waarin wordt aangeraden aan gemeentes om zich proactief op te stellen.

1.3 Analyse moties

De afgelopen jaren zijn veel raadsvragen (mondeling en schriftelijk), moties en amendementen ingediend over bomen. Er zijn vragen gesteld over waarom bomen weg moeten vanwege een project. Uit de vragen komt naar voren dat soms de consequenties van een bouwplan voor de bestaande bomen (te) laat inzichtelijk worden. Daarbij zien we in de praktijk dat de aangenomen moties niet altijd duidelijk zijn wanneer een motie wel of niet van toepassing is.
Een groot deel van de ingediende én aangenomen moties lichten incidenten toe waar het niet goed is gegaan. Daar leren we van en zonnodig scherpen we processen aan. Zo is recent het proces rondom noodkap aangescherpt.
Een ander deel gaat over structurele beleidspunten. Dezelfde soort vragen keren terug, namelijk over dat bij sommige projecten bomen behouden konden blijven als aan het begin van het project een integrale en transparante afweging had plaatsgevonden. Het belang en de waarde van bomen voor de stad is dan niet in alle gevallen goed meegenomen.
We lichten hieronder een aantal moties uit die structurele beleidspunten benoemen:

1.3.1 Motie Sprietjes of dikke bomen? uit 2014 (M129)

Hierin zijn de volgende punten benoemd:

- Bij stedelijke (her)inrichting altijd rekening te houden met bestaand groen en mogelijke alternatieven voor bomenkap te laten prevaleren boven kap.
- In geval van bomenkap bij het compenseren van de oude bomen rekening te houden met de boomwaarde van de oude boom in leeftijd en dikte.
- De extra kosten voor deze maatregelen te financieren uit het budget voor het ontwikkelen van een aantrekkelijke groene leefomgeving, deels aangestuurd vanuit het Meerjaren Groen Programma.

Aan deze motie is invulling gegeven door de bomenparagraaf steviger in te zetten in projecten, maar niet op voorhand vast te leggen dat alternatieven altijd moeten prevaleren boven kap. Daarnaast is aangegeven dat het rekening houden met waarde in gang is gezet met het bomenbeleid, door te herplanten met een grotere maat. Kosten voor een dergelijke herplant horen thuis bij de projecten. Het budget uit de MGP wordt ingezet voor de versterking van de Groenstructuur.

1.3.2 Motie ‘Kappen met kappen’ uit 2006 (M29)

De motie ‘Kappen met te vroeg kappen III’ heeft als doel te voorkomen dat er bomen gekapt worden voor ruimtelijke plannen die uiteindelijk niet uitgevoerd worden. Het eerste punt van de motie luidt:

- dat bij bouwprojecten waarvoor bomen gekapt moeten worden, de kap pas kan plaatsvinden nadat alle benodigde vergunningen bruikbaar geworden zijn.

In de raad wordt, vaak naar aanleiding van de publicatie van een aangevraagde of verleende velvergunning, met grote regelmaat naar deze motie verwezen wanneer er nog geen omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit is verleend of wanneer in de raad nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over het betrokken project en de daarbij betrokken kap van bomen.

Het dictum van de motie leidt in de praktijk tot lastige afwegingen. Met regelmaat blijkt de vroegtijdige kap van bomen, nog voordat de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is verleend, noodzakelijk, bijvoorbeeld met het oog op het saneren en/of bouwrijp maken van de grond of met het oog op de planning van de realisatie van woningbouw of infrastructuur. Wanneer het college besluit af te wijken van de motie wordt de raad hierover actief en gemotiveerd per brief geïnformeerd.

Het tweede punt uit de motie draagt ons op om:

- *met een voorstel te komen waarin wordt vastgelegd hoe onterechte kap wordt voorkomen*.

Dit kan met behulp van de bomenparagraaf en met expliciete besluitvorming over het al dan niet kunnen behouden van bomen.
Voor de implementatie Omgevingswet moet inzichtelijk zijn wat de invloed van de motie is op fasering en koppeling tussen de technische bouwactiviteiten en de omgevingsplanactiviteiten. Momenteel is de motie niet juridisch verankerd in de regelgeving.

1.3.3 Motie ‘Behoud het groen bij woningoverdracht’ uit 2019 (M239)

Deze motie beveelt aan om met de woningcorporaties afspraken te maken over de regels ten aanzien van tuinen bij de overdracht van woningen. Behoud van bomen en struiken is hierbij de standaard en kap, rooi of grootschalige snoei de uitzondering. Momenteel wordt eraan gewerkt om deze afspraak vast te leggen met de woningbouwcorporaties.

2 Conclusie

De evaluatie van het bomenbeleid laat zien dat veel dingen goed gaan. Het aantal bomen in de stad blijft stabiel en de gemiddelde leeftijd van bomen stijgt licht. We vinden bomen heel belangrijk en zien de waarde van bomen voor de stad. Bomen dragen bij aan klimaatadaptatie, vergroten de biodiversiteit en zorgen dat mensen gezonder zijn.

Het afgelopen decennium is het belang van bomen voor het klimaat en de biodiversiteit steeds duidelijker geworden. Uit de RSU2040 komt bij de verdichtingsopgave een grote opgave voor het toevoegen van meer groen om de groeiende stad leefbaar te houden. Om deze opgave niet nog groter te maken, is het effectiever dat we waar mogelijk bomen behouden. Daarnaast moeten we gaan nadenken over hoe en waar we meer bomen toevoegen. Elke boom die we hebben en planten telt en moet zijn taak optimaal kunnen vervullen. Bomen van hoge kwaliteit op de juiste plek dragen maximaal bij aan de opgave. Dit betekent dat we meer gaan kijken naar de waarde en kwaliteit van bomen en dit verweven in de instrumenten van het bomenbeleid.

Uit de evaluatie komen de volgende conclusies:

2.1 Behoud bomen is kwetsbaar

We willen dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad. In de praktijk van het bomenbeleid zien we dat het lastig is om deze balans goed in te vullen. Dit komt doordat bomen een ‘zachte’ waarde hebben en het belang van bomen niet altijd concreet genoeg is. De bomenparagraaf komt vaak te laat in het proces aan bod of bomen worden niet meegenomen in de integrale afweging en besluitvorming. Aan het eind van het proces bij de kapaanvraag blijkt soms dat informatie mist, waardoor vertraging ontstaat en bomen onnodig gekapt worden. In de APV is de waarde van bomen niet concreet gemaakt, waardoor het lastig is om een kapvergunning te weigeren. Verplanten is een manier om bomen te behouden. Dit wordt echter weinig toegepast. Een knelpunt hierbij is een gebrek aan (inzicht in) locaties voor verplantbomen.

2.2 Meer ruimte nodig voor meer bomen

Met de opgave voor verdichten en vergroenen in balans en de opgave ons aan te passen aan het veranderende klimaat is meer ruimte voor bomen nodig. Maar waar vinden we deze ruimte in een verdichtende stad? Daarbij is de ruimte in de ondergrond beperkend voor wat we boven de grond kunnen doen. Naast regels voor bomen is het ook belangrijk om regie te voeren op de ondergrond. Zonder integrale sturing op de ondergrond is het lastig om ruimte vrij te spelen voor nieuwe bomen. Ook voor andere thema’s, zoals de energietransitie, is dit van belang. Een ander knelpunt is dat op termijn een tekort komt aan grote bomen bij kwekers.

2.3 Waarde van bomen staat niet centraal

Bomen leveren een wezenlijke bijdrage aan de leefkwaliteit van de stad. Een boom van hoge kwaliteit kan hier maximaal aan bijdragen. We zien dat de kwaliteit van bomen soms onder druk staat. Dit kan komen omdat de groeiplaatscondities niet goed zijn, maar ook doordat bomen worden gebruikt voor verlichting, als speeltoestel of dat bij de aanleg van kabels en leidingen de wortels aangetast worden. Daarnaast kunnen we de diensten van bomen bewuster inzetten voor de opgaves van de stad, zoals klimaatadaptatie en gezondheid.
In de herplantplicht wordt ook geen rekening gehouden met de boomwaarde van de gekapte boom door één op één te herplanten. In sommige gevallen zorgt de herplantplicht zelfs dat de waarde minder wordt (bosplantsoenen, tijdelijke natuur). Compenseren door middel van alternatief groen doet geen recht aan de waarde van een boom.

3 Verbeterpunten

3.1 Bomen vaker behouden

Met betrekking tot de conclusie dat het behoud van bomen kwetsbaar is, doen we de volgende aanbevelingen:

3.1.1 ‘Bestaand groen’ principe toepassen en een standaard bomenparagraaf

Bij alle ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met het bestaande groen, zoals ook aangegeven in de motie Sprietjes of dikke bomen. Dit verankeren we steviger in onze werkwijze door bestaande groen moet als vertrekpunt te laten dienen voor een ontwerp. Hier spelen ook andere belangen, maar daar dient een heldere afweging over plaats te vinden. Dat kan door de huidige bomenparagraaf in elke fase van het project in te zetten. Het begint bij een goede vraagstelling in het start- of intentiedocument. Bij projecten met meerdere bomen wordt dat uitgewerkt in diverse scenario’s, waar meer of minder bomen gebruikt worden bij het ontwerp en dus kunnen blijven afhankelijk van de andere ambities. Vervolgens is een bestuurlijk besluit tussen de verschillende scenario’s nodig.
Een goede werking van de bomenparagraaf is essentieel om te borgen dat de waarde van bestaande bomen wordt afgewogen en als mogelijk in het ontwerp wordt opgenomen. Ook zorgt dit voor minder vertraging in de bouwopgave. De bomenparagraaf moet makkelijker, transparanter en eenduidiger worden. De consequenties voor bomen (behouden, verplanten of kappen) moeten expliciet in de allereerste besluitvorming over de plannen zijn opgenomen, als onderdeel van het Utrechts Plan Proces (UPP). Hiermee kunnen ook vroegtijdiger de juiste afwegingen worden gemaakt met het oog op het tweede punt van de motie Kappen met te vroeg kappen III.

De bomenparagraaf is een groeidocument dat meegroeit met de plannen, net als andere disciplines binnen een project. Aan het eind van het proces kan de bomenparagraaf ingediend worden voor de kapaanvraag. De bomenparagraaf wordt verplicht voor het indienen van een kapaanvraag. Hierdoor beschikken de vergunningverleners over alle benodigde informatie.

We willen een verplantonderzoek een standaard onderdeel maken in de bomenparagraaf. Om verplanten makkelijker te maken verkorten we de voorbereidingstijd van twee naar één jaar, afhankelijk van de boomsoort.

Als bouwrijpe grond opgeleverd moet worden, is het behouden van bomen een lastig punt. Wellicht is het leveren van bouwrijpe grond met bomen een optie is, mits dat haalbaar en uitvoerbaar is.

3.1.2 Bomendepot

Als bomen verplant kunnen worden maar er binnen het project nog geen plaats is om de boom te planten, dan kan de boom ook naar een ander project gaan of naar een bomendepot, totdat het project uitgevoerd is en de boom terug kan. Een beheerder coördineert welke projecten ruimte (nodig) hebben om bomen te planten. Hierdoor sluit de vraag en aanbod van verplantbomen van projecten makkelijker op elkaar aan. We onderzoeken de mogelijkheid voor een fysiek bomendepot, waar bomen uit de stad

tijdelijk neergezet kunnen worden, waarna ze op een andere plek geplant worden. Mogelijk kan het bomendepot ook dienstdoen als gemeentelijk kweekbos. Landelijk (ISB) start een pilot voor het maken van regionale kweekbossen. We volgen deze pilot en besluiten wat dit voor ons kan betekenen.

3.1.3 Weigeringsgronden APV

We onderzoeken hoe we de weigeringsgronden in de APV kunnen verhelderen aanscherpen om objectief te beoordelen of een boom genoeg waarde heeft om de kapvergunning te weigeren. Daarnaast voegen we de hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond toe. Dit zal helpen om grotere belang van bomen in de bomenstructuur concreter te maken.

3.2 Meer ruimte creëren voor meer bomen

Om ervoor te zorgen dat er meer ruimte komt voor meer bomen, doen we de volgende aanbevelingen:

3.2.1 Ondergrondse ruimte

We willen een toename zien van bomen in onze stad, met name in de woongebieden. Elke boom is belangrijk. Een knelpunt bij het planten van meer bomen is het gebrek aan ruimte in de ondergrond. Meer regie op de ondergrond kan helpen om grip te krijgen op dit probleem. Een van de andere oplossingen voor het gebrek aan ruimte is het stellen van andere voorwaardes bij het aanplanten van een boom. Bomen moeten nu op een bepaalde afstand staan van kabels en leidingen, om te voorkomen dat deze beschadigd raken. Door technische mogelijkheden kunnen bomen dichter bij kabels en leidingen komen te staan. Ook kunnen we op het rioolsysteem bomen planten. Na 70 of 80 jaar moeten we het riool vervangen en daarmee wordt de boom ook vervangen. We accepteren in zo'n geval dat bomen hier niet nog ouder kunnen worden en wijken af van het doel in het bomenbeleid om bomen zo lang mogelijk te behouden. Communicatie naar de inwoners is een heel belangrijk aandachtspunt. Als bomen worden geplant op of nabij kabels en leidingen zijn heldere afspraken met de nutsbedrijven essentieel. Zij moeten de mogelijkheid hebben om bij calamiteiten snel bij kabels en leidingen te komen. Daarnaast moeten voorzieningen komen, om de kabels en leidingen te beschermen tegen schade door wortels. Hierdoor zijn de kosten voor het planten van bomen veel hoger, dan zonder deze voorzieningen.

Deze aanpak koppelen we nadrukkelijk aan het Handboek Kabels en Leidingen en de Verordening Kabels en Leidingen. Dit wordt ook meegenomen in het traject van de Visie Ondergrond.

3.3 Waarde en kwaliteit centraal stellen

Om de kwaliteit van bomen te verbeteren en te zorgen dat elke boom optimaal bijdraagt aan de stad doen we de volgende aanbevelingen:

3.3.1 Toekomstbestendig bomenbestand

We onderzoeken welke soort bomen het beste is om in te spelen op het veranderend klimaat en het vergroten van de biodiversiteit. Hoeveel diversiteit willen we in ons bomenbestand? Wat is het aandeel inheemse en klimaatadaptieve soorten? Welke bomen dragen bij aan meer insecten en anderen

diersoorten. Dit helpt ons om bewuste keuzes te maken bij het inrichten van de stad en het inzetten van bepaalde boomsoorten.

3.3.2 i-Tree inzetten voor ontwerp en belangenafweging

We experimenteren met i-Tree om de waarde van een boom te bepalen bij kapvergunningen om te verkennen of dit het juiste instrument is. Naast waardebepaling kan i-Tree ook ingezet worden om de baten van gepland groen te berekenen. Bij gebiedsontwikkelingen kan de geplande hoeveelheid groen (teeb.stad) en bomen (i-Tree) ingevuld worden, waarna de baten worden berekend op gebied van gezondheid, WOZ-waarde, enzovoort. Door verschillende scenario's uit te werken en de kosten en baten te vergelijken, kan een goede belangenafweging worden gemaakt.

3.3.3 Herplantplicht

De volgende aanbevelingen hebben betrekking op de herplantplicht. Een aandachtspunt is een goedlopend proces: Wanneer gaat het een voor het ander? Wie bepaalt dat en via welk proces?

Herplant naar waarde

De herplant staat vaak niet in verhouding tot de verloren gegane boomwaarde. Een volwassen boom kan nu worden herplant met een kleinere boom, terwijl grotere, oudere bomen meer van waarde zijn voor de omgeving. Om te borgen dat de baten van het huidige groen behouden blijven, gaan we de wenselijkheid en haalbaarheid van herplanten naar waarde (van kwantitatief naar kwalitatief) integraal te onderzoeken en wat dan een reële waarde is die voor herplant gevraagd wordt. Het is essentieel dat het juiste instrument wordt gehanteerd om de waarde te bepalen voor zowel de gekapte als de her te planten boom.

Alternatief groen

We gaan de optie ‘alternatief groen als herplant’ in principe uitsluiten. Alternatief groen kan heel moeilijk alle functies vervullen die een boom kan vervullen, zoals het leveren van schaduw, vasthouden van bodemstructuur, opname van CO2. Daarbij is het haast onmogelijk om de nadelen op te lossen: alternatief groen is niet te handhaven, we hebben geen mechanisme om te borgen dat dit groen niet wordt weggehaald. We verwachten dat bomen dichter bij kabels/leidingen en op riolen geplaatst kunnen worden, waardoor nieuwe plekken voor bomen makkelijker te vinden zijn. Alternatief groen is hierdoor niet meer nodig als compensatie. In uitzondering kan alternatief groen gewenst zijn, bijvoorbeeld in gebieden waar struiken gewenst zijn door ecologisch zwaarwegende redenen. Met maatwerk blijft dit mogelijk.

Financiële compensatie

Herplant heeft bij het kappen van bomen altijd de voorkeur. Maar er zijn situaties waarin herplant niet mogelijk is. Voor die gevallen willen we een regeling uitwerken voor financiële compensatie. In ruil voor een kapvergunning moet er dan een financiële bijdrage worden betaald. Die financiële bedragen worden gestort in een nieuw te vormen bomenfonds of herplantfonds. De hoogte van de bijdragen kan afhankelijk worden gemaakt van de waarde van de bomen die worden gekapt, en van de kosten van aanplant en onderhoud van de nieuwe bomen. Dit werken we uit in de regeling. Met behulp van het bomenfonds (of herplantfonds) worden elders extra bomen geplant.

Uitzondering herplantplicht

We willen een uitzondering op de herplantplicht op nemen voor bosplantsoenen en tijdelijke natuur, zoals beschreven in hoofdstuk 1. Indieners stellen een beheerplan op voor meerdere jaren. Wanneer een boom gekapt wordt geldt een meldingsplicht. Dit nemen we op in de APV.

Gereedmeldingsplicht

We regelen in de APV om aan de kapvergunning een gereedmeldingsplicht met inboetregeling (opnieuw aanplanten van uitgevallen bomen) toe te voegen en de optie om verlenging van de herplanttermijn aan te vragen.

3.4 Vervolg

We gaan bovenstaande verbeterpunten uitwerken in de strategie voor groen zodat het integraal uitvoerbaar, haalbaar en handhaafbaar is. Met een goede strategie kunnen we zorgen dat elke boom in onze stad zijn taak optimaal kan vervullen en dat we meer bomen gaan planten.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2206
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	10
Titel	Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27 (Punt 10 en 11 gezamenlijk)
ID	2376
Behandelend ambtenaar	Verhagen, Lara
Telefoon	14030
E-mail	lara.verhagen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Oost;Binnenstad;West;Zuidwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	Behandelvoorstel griffie: 1. Agenderen voor de commissie MGOR 2. Tijd: 120 minuten

Kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV zijn door het college in een tweetal studies met de provincie Utrecht uitgewerkt. Op basis hiervan stelt het college voor een aantal uitgangspunten te formuleren voor de nadere invulling van de Schaalsprong OV waar de gemeente samen met partners aan wil werken. Het college neemt deze uitgangspunten mee als onze inzet in de gesprekken met Rijk, de Provincie Utrecht, de spoorsector en regio over dit onderwerp, met als doel te komen tot gezamenlijke besluitvorming over de Schaalsprong OV, passend bij de groei van de stad en de principes van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Resultaat commissiebehandeling	Beantwoording vragen + 2e termijn volgt in debat in de commissie op 24-2-2022. Spreektijden meenemen/Voor 90 minuten. Toezeggingen: NVT Terug in de Raad/ A/B punt: Tijd: NVT

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	18 november 2021
Raadsinformatiebijeenkomst	18 januari 2022
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	24 februari 2022
Gemeenteraad	10 maart 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Eerste stappen Schaalsprong OV

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Coenen
Kenmerk	9371665
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Als eerstvolgende stap in de verwezenlijking van de Schaalspong OV, met als uitgangspunt het Wiel met Spaken, in te zetten op de realisatie van:
   - de spaak Merwedelijn (een lightrailverbinding die Nieuwegein en IJsselstein beter met Utrecht CS verbindt);
   - de spaak Papendorplijn (een lightrailverbinding die Utrecht CS met Papendorp verbindt);

   en zo snel mogelijk daarna een deel van het wiel te realiseren: de Waterlinielijn (een verbinding tussen Westraven en USP via knooppunt Lunetten – Koningsweg).

2. De volgende uitgangspunten te hanteren als inzet voor de uitwerking van een snelle, hoogwaardige en toekomstvaste Merwedelijn:
   a. Het tracé van de Merwedelijn loopt vanaf de halte Westraven via de Merwedekanaalzone tot Utrecht CS;
   b. De inpassing van de Merwedelijn vindt binnen gemeente Utrecht grotendeels ondergronds plaats;
   c. De Merwedelijn wordt bij Utrecht CS zodanig ingepast, dat de overstap tussen de Merwedelijn en de bussen, trams en treinen voor reizigers aantrekkelijk is;
   d. Bij de inpassing in het stationsgebied wordt geanticipeerd op een eventuele toekomstige ondergrondse doorkoppeling naar de Binnenstadsas.

3. Vast te stellen dat de Binnenstadsas, een lightrailverbinding van Utrecht CS naar het USP, waar mogelijk of nodig deels ondergronds, een kansrijk perspectief is en als zodanig past in het concept Wiel met Spaken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV hebben we in een tweetal studies met de provincie Utrecht uitgewerkt. Op basis hiervan stellen we voor een aantal uitgangspunten te formuleren voor de nadere invulling van de Schaalsprong OV waar we samen met onze partners aan werken. Het college neemt deze uitgangspunten mee als onze inzet in de gesprekken met Rijk, de Provincie Utrecht, de spoorsector en regio over dit onderwerp, met als doel te komen tot gezamenlijke besluitvorming over de Schaalsprong OV, passend bij de groei van de stad en de principes van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Context

Aanleiding

Utrecht staat voor een enorme opgave om voor de komende twintig jaar te zorgen voor voldoende woonruimte, arbeidsplaatsen en de (mede) daarvoor benodigde bereikbaarheidsinvesteringen. Medio 2021 heeft de gemeenteraad de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld. Hiermee hebben we bepaald hoe de we opgaven willen gaan realiseren.
Er wonen meer mensen dan ooit en de groei van woningen en arbeidsplaatsen zet de komende decennia onverminderd door. Dat geldt niet alleen voor de stad, maar voor de hele regio. Tot 2040 zijn er binnen de Metropoolregio Utrecht (MRU) 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Daarnaast verwacht de MRU tot en met 2040 80.000 extra arbeidsplaatsen te moeten accommoderen om het aantal banen mee te laten groeien met de groei van de regio. De Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan geven onze visie op hoe we hier als stad mee om willen gaan. Voor het behoud en benutten van de economische potentie en de leefbaarheid van de stad en regio, is het belangrijk dat deze groei op een goede manier wordt gefaciliteerd. Naast het mee laten groeien van ruimte voor voetgangers en fietsers, is een toekomstbestendig Openbaar Vervoer (OV) systeem essentieel. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de Ruimtelijke Strategie Utrecht als het Mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat vormt voor de groei van de stad: op de punten waar het wiel met de spaken samenkomen realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten.

Toelichting Wiel met Spaken

Het concept Wiel met Spaken, dat in oktober 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld, bestaat uit een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk is opgebouwd uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met Utrecht CS en het centrum, en uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen samenkomen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen. Dit concept is in het Mobiliteitsplan 2040 verder uitgewerkt door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een lightrail waarschijnlijk nodig is. De realisatie van het concept Wiel met Spaken zal decennia in beslag nemen en miljarden euro’s kosten. Dit is alleen stapsgewijze te bewerkstelligen. Te beginnen met de Merwedelijn en de Papendorplijn, zo snel mogelijk gevolgd door de Waterlinielijn met station Lunetten – Koningsweg. De Binnenstadsas kan daar direct op volgen.

De twee studies waar dit raadsvoorstel op gebaseerd is borduren voort op de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan; de noodzaak voor de lightrailverbindingen en hoe deze in te passen in de stedelijke omgeving worden nader onderbouwd en aangescherpt. Deze aanscherping legt het college, zoals toegezegd tijdens de raadsvergadering over het groeifonds april jongstleden, ter vaststelling voor aan de raad omdat de uitgangspunten kaderstellend zijn voor onze inzet voor een verdere uitwerking. Dit voorstel betreft dus onze inzet omdat de besluitvorming over daadwerkelijke vervolgstappen in het realisatieproces van het Wiel met Spaken in gezamenlijkheid met U Ned partners genomen wordt. Besluitvorming kan alleen gezamenlijk via U Ned omdat het mobiliteitsnetwerk bovenregionaal/landelijk is en bovendien de verantwoordelijkheden voor infrastructuur voor het OV bij de provincie ligt, het Rijk en de spoorsector.

Samenhang

De gemeente werkt via een aantal routes en in verschillende samenwerkingsverbanden aan de verstedelijkingsopgave, waar de gemeente voor staat. De uitwerking gaat via drie sporen: inhoud, lobby/alliantievorming en financiering. Voor de inhoudelijke uitwerking van de eerste stappen van de Schaalsprong OV hebben provincie en gemeente Utrecht de afgelopen tijd twee studies uitgevoerd. De studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* en een studie naar de Binnenstadsas.

Daar is dit raadsvoorstel op gebaseerd. Over de actuele activiteiten t.a.v. lobby en alliantievorming heeft het college de raad per brief geïnformeerd op 8 juli jongstleden.

Dit voorstel ligt nu voor omdat voortgang in de planuitwerking van de Schaalsprong OV nodig is voor het gewenste tempo van de groei van de stad en omdat we hier de komende tijd in samenwerking met het Rijk gezamenlijk stappen in willen zetten. De stedelijke regio is nu al volop in ontwikkeling en om vanuit die plannen slim te anticiperen op de Schaalsprong OV is een nader uitgewerkt beeld nodig. Met de vaststelling van het voorstel geeft de raad ook richting aan de inzet voor het BO-MIRT.

In de planuitwerking van de Schaalsprong OV richt de gemeente zich, gelet op de planning van de gebiedsontwikkelingen, in eerste instantie op de Merwedelijn, de Waterlinielijn, de Papendorplijn en dubbelstation Lunetten Koningsweg. Gelet op de samenhang in het netwerk is ook gekeken naar de relatie met bestaande zware OV-assen, te weten: SUNIJ-lijn, Tramlijn 22 en de Binnenstadsas. In de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* is voor Zuidwest (Merwedelijn en Papendorplijn) naast het vervoerkundig onderzoek ook gekeken naar de mogelijkheden voor de infrastructurele inpassing. De uitgangspunten voor onze inzet die het college met dit raadsvoorstel wil laten vastleggen zijn gebaseerd op de uitkomsten van beide onderzoeken.

De studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* identificeert hiervoor vervolgvragen. Het College gaat met deze vervolgvragen aan de slag samen met andere partners. De vervolguitwerking vindt onder andere plaats in de programmaonderdelen van U Ned, te weten: MIRT-verkenning OV en Wonen, de Gebiedsonderzoeken en de Mobiliteitsstrategie.

Juridisch kader
Dit raadsvoorstel legt via een aantal uitgangspunten de gemeentelijke inzet vast voor het besluitvormingsproces Schaalsprong OV in Utrecht Oost en Zuidwest. Het college neemt deze uitgangspunten mee in de gesprekken tussen Rijk en Regio in het kader van het programma U Ned en de voorbereiding van het BO MIRT. Besluiten over de invulling van de Schaalsprong OV nemen de Rijks- en regionale overheden gezamenlijk en vindt plaats via het programma U Ned en het BO MIRT. Binnen het programma U Ned lopen hiervoor een aantal projecten waarvoor besluitvorming is voorzien in het BO MIRT van het najaar van 2022. De Raad wordt hierover altijd geïnformeerd en geconsulteerd bij besluiten met een grote impact en/of een afwijking van de kaders. Besluitvorming over welke maatregelen we willen uitvoeren op basis van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de te hanteren financiële kaders hiervoor legt het college in alle gevallen ter besluitvorming aan de Raad voor.

Zowel provincie als gemeente hebben verantwoordelijkheden in relatie tot het OV-systeem. De provincie als OV-autoriteit en de provinciale ruimtelijke ontwikkeling, en de gemeente als wegbeheerder en vanuit de stedelijke ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid. Er is sprake van een sterke wederzijdse afhankelijkheid. Daarom werken de provincie en de gemeente nauw samen, temeer om de forse uitdagingen aan te gaan. Fors, vanwege de stagnerende doorstroming van het OV en de complexiteit en het tempo dat nodig is gezien de voortgaande grote woningbouwopgave in met name de Utrechtse regio. Om de kwaliteitssprong in het OV in en rondom de stad tot een succes te maken, is een goede samenwerking op structurele basis tussen gemeente en provincie (en andere gemeenten in de regio) nodig. De provincie en de gemeente werken aan een voorstel hoe deze samenwerking vorm kan krijgen. De raad wordt hierover geïnformeerd. Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en beheer van de spoorweginfrastructuur (waaronder ook de stations), alsook het aansturen van het vervoer daarover via het verlenen van concessies. Daarnaast is het Rijk ook verantwoordelijk voor het hoofdwegennet, waar de OV-oplossingen een sterke samenhang mee hebben.

Beoogd effect
De Schaalsprong OV is op zichzelf een randvoorwaarde voor gezond stedelijk leven voor iedereen in onze groeiende stad op weg naar 2040. Ook door de wijze waarop we de Schaalsprong OV in de stad inpassen willen we bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 17 oktober 2019 is het raadsvoorstel Wiel met Spaken door de gemeenteraad vastgesteld.

- Op 3 juni 2021 is de raad geïnformeerd over de Inzet verstedelijking en Schaalsprong OV. De inzet is gebaseerd op de uitkomsten van de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* is, welke tevens één van de pijlers van voorliggend raadsvoorstel.
- Op 17 juni 2021 is de raad geïnformeerd over de aanpak en tussenresultaten van studies naar de eerste stappen Schaalsprong OV., waaronder de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht*.
- Op 15 juli 2021 is het raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 door de gemeenteraad vastgesteld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Als eerstvolgende stap in de verwezenlijking van de Schaalspong OV, met als uitgangspunt het Wiel met Spaken, in te zetten op de realisatie van: - de spaak Merwedelijn (een lightrailverbinding die Nieuwegein en IJsselstein beter met Utrecht CS verbindt); - de spaak Papendorplijn (een lightrailverbinding die Utrecht CS met Papendorp verbindt); en zo snel mogelijk daarna een deel van het wiel te realiseren: de Waterlinielijn (een verbinding tussen Westraven en USP via knooppunt Lunetten – Koningsweg).
Argumenten	
1.1	Deze schaalsprong in het OV-systeem is noodzakelijk om de gewenste stedelijke ontwikkeling en de daarmee gepaard gaande reizigersgroei mogelijk te maken conform de ambitie van Gezond Stedelijk leven voor Iedereen
	De stedelijke ontwikkeling manifesteert zich de komende twee decennia met name in Utrecht Zuidwest (o.a. doorontwikkeling Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Papendorp, A12-zone, City en Rijnhuizen in Nieuwegein) en Oost (o.a. USP en Lunetten Koningsweg). De groeiende stad kan alleen gezond, leefbaar en bereikbaar blijven door een mobiliteitstransitie van auto naar fiets, OV (inclusief parkeren op afstand) en deelmobiliteit te realiseren, zoals beschreven in het recent vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer en deelvervoer worden deze netwerken verbeterd en uitgebreid. Voor het openbaar vervoer is hiervoor een schaalsprong van het netwerk nodig omdat anders het mobiliteitssysteem vastloopt. Wordt hier niet in geïnvesteerd dan heeft het OV onvoldoende capaciteit voor de groeiende reizigersstroom, kunnen de kruispunten de verkeerstromen niet meer verwerken en ontstaan busfiles en wachtrijen bij haltes, allereerst bij station Utrecht CS. Voor de afwegingen en conclusies in het onderzoek *Samen OV Versnellen* is daarom gekeken naar de bijdrage van de maatregel aan deze bovenliggende opgave. Het gaat om de volgende onderdelen: • Beter ontsluiting en bereikbaarheid van verstedelijkingslocaties (nieuw én bestaand); • Positieve bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (waaronder inpassing stedelijk gebied); • Oplossend vermogen voor capaciteitsknelpunten in het tram- en busnetwerk (stationsgebied Utrecht Centraal, Van Zijstweg, Tramlijn 22, binnenstad); • Positieve impuls voor gehele OV-netwerk (Schaalsprong); • Positieve bijdrage aan mobiliteitstransitie (modal shift van auto naar OV en fiets); • Toekomstvastheid (adaptief passend binnen lange termijn strategie); Belangrijke aandachtspunten zijn: • Investeringskosten in relatie tot technische haalbaarheid en kwaliteit ruimtelijke inpassing; • Haalbare en betaalbare exploitatie.

1.2	Het maatregelenpakket is een verdere uitwerking van het Wiel met Spaken en het Mobiliteitsplan 2040 zoals vastgesteld door de raad
	Het raadsbesluit over het Wiel met Spaken van oktober 2019 en het Mobiliteitsplan 2040 zijn de vastgestelde kaders over de Schaalsprong OV. Deze besluiten vormen de kaders waarbinnen we gesprekken voeren met andere overheden, met name met het Rijk. Als deze gesprekken leiden tot investeringsbesluiten dan leggen we deze sowieso ter besluitvorming voor aan de raad. Voorliggend besluit geeft een nadere invulling van de uitgangspunten van de Schaalsprong OV. Belangrijke uitgangspunten van het wiel met spaken zijn ontwikkeling rond knooppunten, een fijnmazig fietsnetwerk, hoogwaardig OV op corridors (spaken), een OV-ring rond de stad (wiel), voorstadstations waar wiel en spaken samenkomen, en multimodale knooppunten verder van de stad voor overstap van auto of fiets. Als uitgangspunt bij het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld: *Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast.*
1.3	Realiseren van de Waterlinielijn (wiel) maakt de gewenste polycentrische stad mogelijk
	Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het Mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat vormt voor de groei van de stad: Op punten waar het wiel met de spaken samenkomt realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten. Zo verbindt de Merwedelijn de nieuwbouwlocatie City in Nieuwegein met de A12-zone, de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. De Waterlinielijn verbindt de A12-zone, Lunetten-Koningsweg en USP.
1.4	De Merwedelijn en de Papendorplijn maken onderdeel uit van een groter pakket aan OV-maatregelen
	Dit samenhangende pakket bestaat namelijk uit: • Realisatie van een lightrailverbinding die vanaf halte Westraven via de Merwedekanaalzone tot Utrecht CS loopt. • Inzet van de bestaande trambaan voor de ontsluiting van Kanaleneiland Noord en het doortrekken van deze trambaan naar Papendorp: de Papendorplijn. Realisatie van de Merwedelijn maakt het mogelijk om de bestaande trambaan in te zetten voor de ontsluiting van Kanaleneiland Noord en deze door te trekken naar Papendorp. Dit zorgt er voor dat Kanaleneiland Noord kan blijven beschikken over een tramaansluiting. Tevens ontstaat de mogelijkheid om de trambaan ter hoogte van het 5 Meiplein af te buigen naar Papendorp , waardoor de ontsluiting van Papendop verbetert. Vervolgonderzoek moet uitwijzen wat het gewenste eindpunt van de Papendorplijn is. Dat kan de Hub XL Papendorp zijn, de Galecopperzoom, Leidsche Rijn of eventueel op de lange termijn Rijnenburg. • Opwaarderen tramlijn 22. Dit vormt een oplossing voor het capaciteitsknelpunt dat voor 2030 verwacht wordt op dit traject. Mogelijke maatregelen zijn: doorstromingsmaatregelen, bij eindhalte Utrecht Centraal uitbreiding capaciteit van perrons en overstap naar OV-terminal. • Opwaarderen met beperkte maatregelen van de bustangent Westraven – USP via de Waterlinieweg: verbeteren reistijden en betrouwbaarheid van de bustangent. Het gaat om een eerste stap in het verbeteren van het OV in oost. Op langere termijn zijn deze maatregelen onvoldoende en is een versterking van de Waterlinielijn nodig. De invulling van de Waterlinielijn is sterk afhankelijk van de fasering en programmering (na 2035) van de ruimtelijke ontwikkeling van de A12zone en de zuidoostkant van de stad. Op

	korte termijn biedt het opwaarderen van de bestaande bustangentlijnen tussen USP en Westraven en tramlijn 22 mogelijkheden tot versnellen en grotere betrouwbaarheid. De maatregelen zijn relatief eenvoudig te integreren in lopende trajecten. De investeringen kunnen deze binnen één of twee concessieperiodes worden terugverdiend.
1.5	Een fasering passend bij de fasering van dominante verstedelijkingslocaties en de groei van reizigersstromen is noodzakelijk door de omvang van de projecten en om een gezonde exploitatie van de lijnen mogelijk te maken
	De Schaalsprong OV bestaat uit omvangrijke en ingrijpende maatregelen. Realisatie moet gefaseerd plaatsvinden omdat de uitvoering anders niet te beheersen is. Het moment waarop maatregelen worden uitgevoerd moet passen bij de groei van de stad en de reizigersstromen als gevolg hiervan. Op die manier kunnen voldoende reizigers gebruik maken van de verbinding om een gezonde exploitatie mogelijk te maken. Op basis van de bevindingen over vervoerwaarde, infrastructurele inpassing en ruimtelijke kwaliteit én de fasering van de dominante verstedelijkingslocaties, komen we tot samenhangende pakketten van maatregelen voor de Schaalsprong OV in Utrecht in de zuidwest- en oosthoek van de stad. Planuitwerking en uitvoering van omvangrijke infrastructuurprojecten in (hoog)stedelijk gebied neemt veel tijd in beslag. Vanaf het moment dat er financiële middelen beschikbaar zijn, is er minimaal tien jaar voor deze planvorming nodig. Realisatie van de eerste OV-lijn kan daarom niet vóór 2030. Kleinere maatregelen om het OV-netwerk te verbeteren zijn wel mogelijk. Oplevering van de eerste stap van de Schaalsprong OV is mogelijk tussen 2030-2035. Deze stap bestaat uit een schaalsprong in Zuidwest (Merwedelijn en Papendorplijn), het opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP. Om oplevering in deze periode mogelijk te maken is zicht op voldoende financiële middelen snel nodig. De tweede stap is mogelijk tussen 2035 en 2045. Deze stap bestaat uit een schaalsprong in Oost met twee dominante ontwikkelrichtingen: versterking van de Waterlinielijn en/of doorkoppelen van de Merwedelijn naar de Binnenstadsas. Tot slot indien passend bij de verstedelijking, eventueel een ontsluiting van Rijnenburg middels het doortrekken van de Papendorplijn.
1.6	Het realiseren van de Merwedelijn en de Papendorplijn als eerstvolgende stap is conform de uitvoeringsstrategie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)
	De gemeente gaat de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals de Merwedekanaalzone en Groenewoud in Papendorp. In een volgende fase zal een deel van het Meerjarenprogramma Ruimte verder worden ontwikkeld. Grote ontwikkelingen bevinden zich onder andere in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, Beurskwartier, USP en Cartesiusdriehoek. Plannen voor onder andere de Jaarbeurs gaan in voorbereiding. Het voorstel in de RSU is dat het Wiel met Spaken een eerste aanleg krijgt in de Merwedelijn en de Papendorplijn. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone als autoluwe wijk vraagt om een hoge kwaliteit van het openbaar vervoer. De Merwedelijn is hiervoor essentieel en daarmee urgent om als eerstvolgende stap aan te leggen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Het realiseren van de genoemde verbindingen brengen een forse investeringsopgave met zich mee die nog voor een groot deel gedekt moet worden
	Substantiële bijdragen van Rijk, provincie, gemeente en derden zijn nodig om uitvoering te geven aan de voorstellen voor de Schaalsprong OV. In de

	investeringsstrategie van de RSU is dit in beeld gebracht. In de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* is het voorstel om voor de periode 2030 – 2035 met name te richten op een schaalsprong in Zuidwest (Merwedelijn + Papendorplijn) het opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP). Dit vraagt een investering van 1,5 tot 2 miljard euro. Voor de Waterlinielijn als lightrail (met station Lunetten – Koningsweg) en de Binnenstadsas moet een bedrag van 2,5 tot 3 miljard euro worden uitgetrokken. Daarmee staan rijk en regio voor de uitdaging om de komende jaren 4 tot 5 miljard euro te reserveren. Om zicht te houden op tijdige realisatie moet onverkort voortgang worden geboekt op de uitwerking van deze plannen, hetgeen ook uitzicht op financiering noodzakelijk maakt.
1.2	<u>Gewenste en haalbare invulling (bijvoorbeeld bus of lightrail) van de Waterlinielijn en de Papendorplijn is mede afhankelijk van het verwachte aantal reizigers op die lijnen</u>
	Om kansrijke opties voor de invulling van de verbinding te bepalen is gekeken naar het verwachte aantal reizigers in verschillende scenario's. Lightrail op deze verbindingen kan alleen als er voldoende reizigers zijn. Het kantelpunt tussen enerzijds een HOV-bussysteem en anderzijds een Lightrailsysteem is daarbij een belangrijk element. We onderscheiden in de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* drie typen kantelpunten: 1. **Willen** – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail; 2. **Kunnen** – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem; 3. **Moeten** – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk. Het aantal reizigers is mede afhankelijk van de kwaliteit van het OV-netwerk/de verbinding, het toe te voegen ruimtelijk programma (aantal woningen en arbeidsplaatsen) en de mogelijkheden binnen het landelijk spoornetwerk. De Merwedelijn heeft in alle scenario's die zijn onderzocht voldoende reizigers om lightrail mogelijk te maken (meer dan het kantelpunt "moeten" uit de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht*). Voor de Papendorplijn moet nog gezocht worden naar optimalisaties om een lightrailverbinding met een gezonde exploitatie mogelijk te maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om optimalisaties zoals meer ruimtelijk programma gekoppeld aan deze lijn. Voor de Waterlinielijn hebben de ruimtelijke ontwikkeling rond deze lijn en de bediening van het station Lunetten-Koningsweg een sterke invloed op het aantal reizigers. Het tracédeel ten noorden van Lunetten-Koningsweg naar USP heeft - indien uitgevoerd als lightrail verbinding en in combinatie met IC station Lunetten-Koningsweg - een zwaardere bezetting dan het zuidelijk tracédeel richting Westraven. Op het zuidelijk tracédeel kan een bus voldoende capaciteit bieden. Het noordelijk deel biedt op de langere termijn perspectief op lightrail. In de gebiedsonderzoeken van U Ned wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het programma (aantal woningen en arbeidsplaatsen) af te stemmen op een reizigersaantal dat passend is bij een lightrailsysteem, met in achtneming van de barcode uit de RSU. Het opwaarderen van de tramlijn 22 door op enkele punten op de lijn doorstromingsmaatregelen te speelt daarin ook een rol. De Waterlinielijn heeft ook baat bij investeringen op deze lijn. Beide lijnen rijden immers vanaf Maarschalkerweerd tot het eindpunt in USP over hetzelfde traject. Hoe sneller en betrouwbaarder de Waterlinielijn geëxploiteerd kan worden, des te meer reizigers trekt deze verbinding. De verwachting is dat het wenselijk is om reeds over enkele jaren de frequentie van tramlijn 22 te verhogen zodat de groei van het aantal reizigers op deze verbinding kan worden geaccommodeerd. Daarom is het sowieso noodzakelijk de maatregelen voor het opwaarderen van tramlijn 22 op korte termijn verder te onderzoeken op haalbaarheid en effecten voor de omgeving.

Beslispunt	
2	De volgende uitgangspunten te hanteren als inzet voor de uitwerking van een snelle, hoogwaardige en toekomstvaste Merwedelijn: a. Het tracé van de Merwedelijn loopt vanaf de halte Westraven via de Merwedekanaalzone tot Utrecht CS; b. De inpassing van de Merwedelijn vindt binnen gemeente Utrecht grotendeels ondergronds plaats; c. De Merwedelijn wordt bij Utrecht CS zodanig ingepast, dat de overstap tussen de Merwedelijn en de bussen, trams en treinen voor reizigers aantrekkelijk is; d. Bij de inpassing in het stationsgebied wordt geanticipeerd op een eventuele toekomstige ondergrondse doorkoppeling naar de Binnenstadsas.
Argumenten	
2.1	<u>Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking</u>
	De Merwedelijn verbindt een aanzienlijk deel van de regionale verstedelijkingslocaties (Merwedekanaalzone, A12-zone, Nieuwegein) en zorgt zo voor een goede OV-bereikbaarheid van deze gebieden. De route van de Merwedelijn loopt via de Merwedekanaalzone. Hierdoor bedient de Merwedelijn ook de Merwedekanaalzone en krijgen de A12-zone en Nieuwegein een kwalitatief hoogwaardiger product door de kortere reistijden richting Utrecht CS. Een goede multimodale bereikbaarheid van nieuwe ontwikkellocaties langs deze lijn is een randvoorwaarde voor de realisatie daarvan.
2.2	<u>Reizigersprognoses maken een hoogwaardige railoplossing op relatief korte termijn mogelijk</u>
	Met reizigersprognoses van rond de 50.000 per dag in 2030 is een hoogwaardige railoplossing (lightrail/metrotram) op relatief korte termijn mogelijk. Dat is dus exclusief de ontwikkelingen op de lange termijn, waaronder de A12-zone. Voorwaarde voor deze reizigersprognose is, naast genoemde versnelling, dat een groot deel van de reizigers uit regionale buslijnen op Westraven overstappen. De extra overstap moet gecompenseerd worden met een snelle verbinding naar Utrecht CS om te voorkomen dat reizigers er op achteruit gaan. Deze aansluiting vraagt dus een aantrekkelijke en comfortabele overstap én een snelle Merwedelijn om daarmee ook de regionale reizigers te faciliteren. De Merwedelijn biedt kortere reistijden dan de huidige SUNIJ. Een ongelijkvloerse Merwedelijn is tot circa 4 minuten sneller tussen Westraven en Utrecht Centraal en 8 minuten sneller tussen Nieuwegein stadscentrum en Utrecht Centraal.
2.3	<u>Een ondergrondse inpassing is nodig om de ambities voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen waar te maken</u>
	De Merwedelijn biedt meer dan alleen vervoerkundige kwaliteit: met een ondergrondse inpassing ter hoogte van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier draagt de Merwedelijn bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Ruimtelijke kwaliteit door het (deels) wegnemen van de barrière (fysiek en zicht) van de infrabundel, het vergroten van de leefbaarheid door minder geluidsoverlast en meer veiligheid en het bieden van meer ruimte voor fietsers, voetgangers en kruisend autoverkeer. Een ondergrondse inpassing vanaf Westraven (zodat de op- en afritten van de A12 ongelijkvloers worden gekruist) ligt voor de hand. Hetzelfde geldt voor de inpassing in het Stationsgebied zodat een doorkoppeling naar de Binnenstadsas mogelijk blijft. Een tijdelijke eindhalte van de Merwedelijn op maaiveld in het Stationsgebied lijkt tot de mogelijkheden te behoren, maar vereist wel nader onderzoek.

	Ondergrondse inpassing is ook noodzakelijk om de vereiste snelheid te waarborgen want op maaiveld zijn veel wegen te kruisen waar niet altijd prioriteit kan worden verleend aan de doorstroming van het openbaar vervoer. De Merwedelijn loopt door hoogstedelijk gebied en kruist drukke voetganger-, fiets- en autoroutes. De verwachte reizigersaantallen vragen om hoge frequenties van de Merwedelijn. Als deze verschillende stromen op maaiveld moeten kruisen dan loopt het netwerk vast. Daarnaast zorgt een ondergrondse inpassing ook voor een onbelemmerde doorstroming die de betrouwbaarheid van de dienstregeling ten goede komt. Deze beide pluspunten dragen bij aan een rendabele exploitatie.
2.4	Een compacte vormgeving van de knoop Utrecht Centraal is essentieel voor de overstappende reiziger
	Dit is optimaal te realiseren indien de Merwedelijn in het stationsgebied een ondergrondse eindhalte krijgt. Jaarbeursplein, Croeselaan en aan de centrumkant van het station (Smakkelaarsveld) zijn op basis van een korte scan van de technische haalbaarheid mogelijke opties voor de haltering bij Utrecht Centraal. Dit uitgaande van een zogenaamde ‘cut & cover’ bouwmethode. Bij een geboorde ondergrondse variant zijn er meer opties voor de haltelocatie aan de west- en/of oostzijde (centrumkant). De opties verschillen in kosten, maar ook in kwaliteit voor de reizigers (o.a. looptijden naar de treinperrons, bus/tramhaltes en de binnenstad).
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	De Merwedelijn in deze vorm brengt hoge investeringen met zich mee. Dit kan gevolgen hebben voor het moment waarop of de vorm waarin investeringen in andere verbindingen mogelijk zijn
	De hoge ambitie gaat gepaard met hoge investeringskosten. Een grotendeels ondergrondse inpassing van de Merwedelijn vraagt hogere investeringskosten dan een inpassing op maaiveld. De inschatting is dat de investeringskosten (tezamen met de realisatie van de Papendorplijn, opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP) tussen de 1,5 tot 2 miljard euro bedragen. Onzeker is op welk moment deze investeringen gedekt kunnen worden en welke middelen er op welke termijn beschikbaar zijn voor de andere verbindingen (onder andere Waterlinielijn). Deze helderheid is nodig op het moment dat de raad gevraagd wordt in te stemmen met een projectbesluit. Dat is op z’n vroegst in 2023 aan de orde.
2.2	Nadere uitwerking van de Merwedelijn is nodig voor de inpassing, haltering en verknoping op Utrecht Centraal in relatie tot het bredere netwerk
	Planuitwerking van OV-verbindingen vindt stapsgewijs plaats. Dit onderzoek levert een aantal uitgangspunten op voor de Merwedelijn (zie besluit). Nadere uitwerking is nodig om uiteindelijk te komen tot definitieve besluitvorming over de Merwedelijn. Bijvoorbeeld over de haltering van de Merwedelijn of de route naar het station (via de Graadt van Roggeweg of via de Van Zijstweg).
2.3	Het aantal reizigers van de huidige SUNIJ-verbinding op Utrechts grondgebied neemt bij een aanleg van de Merwedelijn via de Merwedekanaalzone sterk af
	Het aanleggen van de Merwedelijn heeft direct effect op het aantal reizigers dat gebruik maakt van de huidige SUNIJ-tram op Utrecht grondgebied. Het aantal reizigers daalt zonder maatregelen voor deze verbinding ter hoogte van Kanaleneiland onder het minimale kantelpunt waarop Lightrail gewenst kan zijn. De bestaande infrastructuur van de SUNIJ-tram kan van Utrecht CS tot winkelcentrum Kanaleneiland gebruikt worden voor de Papendorplijn. Dit betekent dat de halte Vasco da Gamalaan voor de tram vervalt en rechtstreekse verbindingen per tram tussen Kanaleneiland en Nieuwegein niet meer mogelijk zijn. Er zijn daarom afspraken met de provincie nodig om de OV-bereikbaarheid van de gebieden die dit raakt te behouden.

2.4	<u>De uitgangspunten voor de inpassing van de Merwedelijn kunnen nog wijzigen</u>
	We zijn de OV oplossingen nu in de MIRT-verkenning OV en Wonen samen met het Rijk aan het onderzoeken. Daar kunnen andere uitkomsten uit naar voren komen die niet stroken met de uitgangspunten die nu ter instemming aan de raad worden voorgelegd. Mocht dit zich voordoen dan zullen we de raad daar expliciet op wijzen.
Beslispunt	
3	Vast te stellen dat de Binnenstadsas, een lightrailverbinding van Utrecht CS naar het USP, waar mogelijk of nodig deels ondergronds, een kansrijk perspectief is en als zodanig past in het concept Wiel met Spaken.
Argumenten	
3.1	<u>De Binnenstadsas heeft voldoende reizigers voor een lightrail verbinding</u>
	De keuze voor ondergrondse OV-verbinding heeft niet alleen een positief effect op de binnenstadsas zelf (huidige busbaan door de binnenstad naar USP), maar reikt verder. Door de doorkoppeling met de Merwedelijn ontstaat een rechtstreekse verbinding met Zuidwest en Nieuwegein en IJsselstein. De verwachting is dat zo'n 40.000 reizigers gebruik gaan maken van deze Binnenstadsas (prognose jaar 2040). Vanuit capaciteitsoogpunt (kantelpunt) is een lightrailsysteem dan noodzakelijk.
3.2	<u>Een ondergrondse lightrail biedt ruimte voor de groei van het openbaar vervoer</u>
	Met de eventuele keuze voor een lightrail verbinding op de Binnenstadsas ontstaan mogelijkheden voor verdere intensivering van het gebruik van de binnenstadsas door het OV. Dit is gelet op de verdere ontwikkelingen in Rijnsweerd, het USP en de eventuele aantakking van regiolijnen (studie A28 corridor) wenselijk. De vervoersaantallen vereisen echter de inzet van een dubbel tramstel (vergelijkbaar met de Uithoflijn) en een hoge frequentie. Dit is in combinatie met de groei van het langzaam verkeer niet bovengronds af te wikkelen. En staat ook op gespannen voet met een gezond en prettig leefklimaat. Een ondergrondse metro-tram variant biedt die mogelijkheid wel. Zo'n oplossing vraagt wel een omvangrijke investering, maar biedt een enorme vervoerscapaciteit en lost het ruimteconflict op maaiveld op.
3.3	<u>De realisatie van de Binnenstadsas ondergronds creëert ruimte voor de gestaag groeiende stromen fietsers en voetgangers</u>
	De afwikkeling van de vele bussen door de binnenstad vergt momenteel veel ruimte, waardoor er te weinig ruimte overblijft om de vele fietsers en voetgangers. Door het intensieve gebruik van de busbaan vormt deze ook een barrières en is de naastgelegen openbare ruimte niet aangenaam om te vertoeven. Een ondergrondse oplossing voor het openbaar vervoer past bij de groei van de stad en bijbehorende stedelijke uitstraling van de binnenstad als huiskamer van de regio. Er ontstaat ruimte voor een fundamenteel andere inrichting met meer ruimte voor verblijven, wandelen, groen en klimaatadaptatie. De binnenstad als huiskamer van de regio. Vanuit economisch oogpunt en sociaal oogpunt te kiezen voor kwaliteit van het gebied: een toegankelijke binnenstad met prettig verblijfsklimaat.
Kanttekeningen	
3.1	<u>Een tram, zeker ondergronds vraagt een enorme investering</u>
	Uiteraard brengen een tram, zeker als deze ondergronds moet worden gerealiseerd hoge investeringskosten met zich mee. Bij tram op maaiveld bedragen de kosten circa 150-200 miljoen euro. Bij een metro-tram oplossing is een belangrijke overweging dat deze alleen reëel is, met een tracé inclusief zuidwest (Merwedelijn). Daarbij hoort een kostenindicatie van 1,5 – 2

	miljard. Er treden ook exploitatie-effecten op. Een (ondergrondse) tram betekenen hogere exploitatiekosten dan de huidige, tot circa 30% duurder door hoge kosten per voertuig. De ontwikkelingen in Rijnsweerd en USP kunnen hier echter een positieve invloed op hebben.
3.2	De reistijd neemt toe op relaties waar een rechtstreekse verbinding vervalt
	De keuze voor lightrail of metro-tram heeft tot gevolg dat van een aantal, vooral regionale buslijnen, de route wordt omgelegd, namelijk om de binnenstad heen. De reistijd op deze routes voor de reiziger tussen Utrecht CS en de regio neemt daardoor toe. Daarnaast betekent een keuze voor (metro)tram dat reizigers aan de oostkant van de gemeente (met herkomst/bestemming aan de binnenstadsas) met een extra overstap worden geconfronteerd, waardoor de reistijd toeneemt. Relaties die nu rechtstreeks zijn en een overstap krijgen worden daardoor enkele minuten langer. Voor relaties die rechtstreeks blijven of al een overstap kenden, verandert er weinig. Voor reizigers met herkomst/bestemming in het gebied geeft de metro-tram (ondergronds) een verbetering in reistijd. De metro-tram levert namelijk enkele minuten reistijdwinst op, welke genoeg is om een extra overstap goed te maken voor de reiziger tussen Utrecht CS en de regio.
3.3	Bij de aanleg van een ondergrondse lightrailverbinding in de historische binnenstad is de kans groot dat archeologisch erfgoed in de ondergrond wordt aangetroffen
	Behoud van het archeologisch erfgoed staat voorop. Speciale aandacht hierbij vraagt het onlangs aangewezen UNESCO-werelderfgoed Nederduitse Limes.Bij de aanleg van een ondergrondse verbinding moet er echter rekening mee worden gehouden dat behoud niet mogelijk is en daarom opgraving noodzakelijk is. De financiële verantwoordelijkheid van de kosten voor onderzoek, uitwerking en publicatie ligt bij de verstoorder van het bodemarchief en dus bij het project. Bij het opstellen van de kostenraming dient daar rekening mee te worden gehouden. Hetzelfde geldt voor de planning. Opdat het inventariseren en opgraven dan wel conserveren zorgvuldig kan gebeuren dient daar ruimte voor te zijn in de planning. Voor de Waterlinielijn geldt in hetzelfde want deze lijn kruist -weliswaar hoogstwaarschijnlijk bovengronds- ook een onlangs aangewezen UNESCO-werelderfgoedgebied.

Financiën

Met de voorstellen voor de eerste stappen van Schaalsprong OV scherpen we de keuzes op dit thema aan die nodig zijn voor een groeiende stad. De financiële opgave is aanzienlijk. Alleen als we samen met andere partners investeren in een slim stadsregionaal OV-netwerk, kunnen we op een gezonde manier groeien. Slim door een goed samenspel tussen OV, fiets, lopen én auto. Slim door goede samenhang tussen groen, wonen, werken, voorzieningen en vervoer. Slim, door samenwerking tussen gemeente, regio, provincie, Rijk, kennisinstellingen en marktpartijen. Slim door geld met geld te maken.

De verwachte investeringen voor het eerste pakket van de Schaalsprong OV (Merwedelijn, Papendorplijn, opwaarderen van tramlijn 22 en het opwaarderen van de bustangent tussen Westraven en USP) bedragen tussen de 1,5 tot 2 miljard euro. De kosten voor de Waterlinielijn als lightrail (met station Lunetten – Koningsweg) en de Binnenstadsas bedragen 2,5 tot 3 miljard euro.

Verbetering van het OV is een belangrijk onderwerp in de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierin trekken Rijk, provincie en gemeente samen op. Tijdens het BO MIRT (november 2019) is besloten om te starten met een MIRT-verkenning waarbij een kansrijk maatregelpakket van 500 miljoen euro voor OV en wonen in de regio Utrecht wordt ontwikkeld voor de periode tot 2030. Om voldoende zicht op de realisatie te hebben reserveren Rijk en regio samen 380 miljoen euro. De verdeling is IenW 150 miljoen euro, BZK 60 miljoen euro en de regio reserveert 170 miljoen euro. Provincie en gemeente Utrecht betalen allebei de helft van de regionale bijdrage. Uitgaande van het volledige maatregelenpakket van 500 miljoen euro, bedraagt de gemeentelijke bijdrage 112,5 miljoen euro. Hiervoor wordt gespaard in de spaarpot Systeemsprong mobiliteit. Uit deze spaarpot is tot en met 2040 144,5 miljoen euro beschikbaar. Dit is toegelicht in het MPR 2020. In het MPR 2021 is opgenomen dat we aanvullend reserveren voor de regionale cofinanciering voor de Schaalsprong OV.

Daarvoor is binnen dezelfde spaarpot Systeemsprong mobiliteit ook de resterende 32 miljoen gereserveerd (144,5 -/- 112,5 miljoen euro). Besluitvorming over welke maatregelen we willen uitvoeren op basis van de MIRT Verkenning OV en Wonen en de te hanteren financiële kaders hiervoor leggen wij bijvoorbeeld ter besluitvorming aan u voor.

De middelen van de huidige MIRT-verkenning OV en Wonen zijn niet toereikend voor de volledige Schaalsprong OV, ook niet voor het eerste pakket aan maatregelen in de tijd. We streven ernaar om het eerste pakket aan maatregelen binnen deze MIRT-verkenning in te zetten. Dit is alleen mogelijk als er aanvullende middelen beschikbaar komen. Voor volgende stappen in de Schaalsprong OV is dit, indien de Rijksoverheid en regionale overheden daar middelen voor ter beschikking stellen, opnieuw verbonden aan een MIRT-verkenning. Een besluit voor de start van een MIRT-verkenning zal op dat moment aan de raad worden voorgelegd.

Om het eerste pakket van de Schaalsprong OV volledig te kunnen realiseren is een substantiële extra bijdrage nodig van de Rijksoverheid en in aanvulling daarop ook cofinanciering van gemeente en provincie. Inzet is om voor de gemeentelijke bijdrage daarvoor te putten uit nog vrij besteedbare middelen uit het MPB. Behalve uit het MPB kan de gemeente ook putten uit extra inkomsten die voortvloeien uit groei van de stad (zoals hogere inkomsten uit het gemeentefonds). Een overzicht van de inzet van de verschillende dekkingsbronnen wordt jaarlijks gepresenteerd bij de Voorjaarsnota, met het MPR.

De structurele exploitatiekosten van het openbaar vervoer en de beheer- en onderhoudskosten zullen naar verwachting stijgen. De Provincie Utrecht is als OV-autoriteit verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer en beheerder van de traminfrastructuur. Dit laat onverlet dat de gemeente binnen haar eigen bevoegdheden stuurt op een gezonde OV-exploitatie, o.a. door woningbouw-programma af te stemmen op het Wiel met Spaken, bij de inpassing van de lightrail verbinding zorg te dragen voor snelle verbindingen.

Vervolg

Verdere uitwerking van de Schaalsprong OV en het Wiel met Spaken is nodig met partners in het programma U Ned. De ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV vormen de gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht in de formele trajecten waar ook de besluitvorming plaatsvindt. In die zin kan dit onderzoek en de hieruit naar voren komende bevindingen worden gezien als onderdeel van het regionale huiswerk in het kader van bijvoorbeeld de MIRT-verkenning OV en Wonen. Zonder vooruit te lopen op de formele besluitvorming, die zowel binnen U Ned als de raden en staten moet plaatsvinden, presenteert voorliggende studie de kansrijke ontwikkelrichtingen waarvan de gemeente en de provincie gezamenlijk van mening zijn dat deze een plek moeten krijgen in het vervolg. Nieuwegein is en blijft betrokken bij de Studie Samen OV Versnellen; de Merwedelijn is immers ook van belang voor een gezond leefklimaat en stedelijke ontwikkeling in Nieuwegein.

De studie identificeert kansrijke ontwikkelrichtingen waarvoor een bredere integrale afweging en besluitvorming nodig is in andere projecten en processen. Het programma U Ned speelt hierin een centrale rol. Het gaat dan met name om:

- MIRT-verkenning OV en Wonen;
- Mobiliteitsstrategie;
- Gebiedsonderzoeken.

Besluitvorming over deze drie projecten is voorzien tijdens het BO MIRT van november 2022. Het resultaat van de MIRT-verkenning OV en Wonen wordt ter vaststelling aan de raad voorgelegd. Voorafgaand daaraan ontvangt de raad het tussenresultaat waarin kansrijke maatregelenpakketten worden vastgesteld.

Betrokken partners uit het programma U Ned zijn geïnformeerd over de uitkomsten van de studie *Samen OV Versnellen in Utrecht* en gaan hier graag samen verder mee aan de slag in de verschillende werkstromen van het programma U Ned.

In verband met het groeiende aantal ov-reizigers ten gevolge van de ontwikkelingen in Zuidwest, leggen we eerst een vrijliggende HOV baan aan om te voldoen aan deze groeiende vraag. Vooruitlopend op een inpassing van de Merwedelijn richten wij de Europalaan Noord in 2023 - 2024, voor de oplevering van de eerste woningen in Merwede, opnieuw in met een vrijliggende HOV (bus)baan, gelegen in het groen met veilige oversteken. Over deze busbaan hebben wij u in juli per brief geïnformeerd.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. Participatie over de Schaalsprong OV loopt of heeft gelopen via het Mobiliteitsplan 2040, de MIRT Verkenning OV en Wonen en via de provincie ook over het OV Netwerkperspectief, zie communicatie voor informatie over de lopende participatie.

Communicatie

Bewoners en belanghebbenden kunnen over de invulling van de Schaalsprong OV op dit moment meedenken via de participatie rondom de MIRT-verkenning OV en Wonen. Informatie hierover staat op de website van U Ned. Ook is het onderwerp aan de orde gekomen in diverse participatietrajecten voor omgevingsvisies, zoals voor de Binnenstad en Utrecht Science Park. De provincie start de aankomende weken met participatie over het OV Netwerkperspectief.

Als er in de toekomst opnieuw projecten worden gestart voor de concrete invulling van de Schaalsprong OV dan wordt hiervoor opnieuw een participatietraject voor opgestart.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
-

Bijlagen informatief:
1. **Hoofdrapportage:** *Samen OV Versnellen in Utrecht* – Integratierapportage globale verkenning eerste stappen Schaalsprong OV. Bijlagen bij deze rapportage
    a. Vervoerskundige analyse: *Technische rapportage Samen OV Versnellen in Utrecht, Goudappel 29 april 2021*
    b. Infrastructurele inpassing (Quick scan): *OV in Utrecht Zuidwest, Technische rapportage infrastructurele inpassing, Witteveen en Bos 28 mei 2021*
    c. Ruimtelijke kwaliteit: *Merwedelijn Analyse van Ruimtelijke kwaliteit Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte 26 oktober 2021*
2. **Hoofdrapportage:** Binnenstadsas Utrecht
    a. Samenvatting, *Studio Bereikbaar april 2021*
    b. Achtergrondrapportage*, Studio Bereikbaar april 2021*



Samen OV Versnellen in Utrecht

Integratierapportage globale verkenning eerste stappen Schaalsprong OV

BER100704 | Definitief | 1 september 2021

Gemeente Utrecht

management consultants

PROVINCIE UTRECHT

Ontwikkelrichting eerste stappen Schaalsprong OV

Management samenvatting

Gezond stedelijk leven voor iedereen als leidend principe om de groei van de stadsregio mogelijk te maken

Utrecht staat voor grote opgaven. Er wonen meer mensen dan ooit en de groei van woningen en arbeidsplaatsen zet de komende decennia door. Utrecht wordt een Metropool. De opgave is de groei te faciliteren conform het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze groei vraagt om het hand-in-hand meegroeien van de bereikbaarheid van de stad en de regio.

Het huidige mobiliteitssysteem staat op onderdelen al onder druk, er zijn meerdere capaciteitsknelpunten in de fiets-, tram- en businfrastructuur. Het op een duurzame en gezonde manier faciliteren van deze groei vraagt een integrale verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie. Het leidend principe binnen deze strategie is gezond stedelijk leven voor iedereen. De strategie zet vooral in op fiets, lopen en OV.

Meer kwaliteit van deur-tot-deur voor bestaande en nieuwe OV-reizigers

75% van de OV-reizigers in de provincie Utrecht reist in en rondom Utrecht. Zonder ingrepen ervaren deze reizigers in de toekomst meer vertragingen en langere reistijden. Uitgangspunt is om bij aanpak van de capaciteitsknelpunten het OV zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor zowel bestaande als nieuwe reizigers en daarmee een solide basis te leggen voor het versterken van de ingezette mobiliteitstransitie.

Schaalsprong OV is noodzakelijk om de kwaliteit voor OV-Reizigers te verhogen en de groei te realiseren

In U Ned werken Rijk en Regio samen aan de benodigde mobiliteitstransitie. Onderdeel hiervan is de Schaalsprong OV, met het 'Wiel met Spaken' als dragend concept. De MIRT verkenning OV en Wonen is leidend in besluitvorming over grootschalige maatregelen en de benodigde bekostiging voor de aankomende jaren.

In het kader van het nationaal Groeifonds is een propositie gemaakt voor meerdere onderdelen van de Schaalsprong. Hoewel de propositie voor de eerste tranche van het Groeifonds niet is gehonoreerd, is de urgentie en de inzet niet anders.

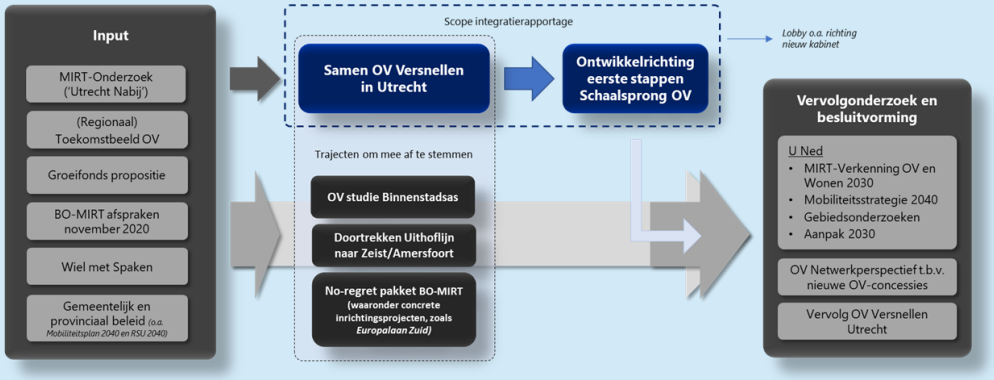
Toekomstvaste keuzes in samenhang met het gehele OV-netwerk en stedelijke ontwikkeling zijn noodzakelijk: welke investeringen zijn wanneer en als eerste nodig om de groeiambitie waar te maken? Er is een verbeterpakket noodzakelijk op netwerkniveau. Benutten wat kan, uitbreiden wat moet.

Positionering 'integratierapportage OV Utrecht': onderbouwing en ontwikkelrichtingen voor eerste stappen Schaalsprong OV

De provincie en de gemeente stellen met voorliggend onderzoek de gezamenlijke basis vast voor denken en handelen in trajecten als de MIRT Verkenning OV en Wonen en de gebiedsonderzoeken binnen U Ned.

Ruimtelijke ontwikkeling van wonen en werken concentreert zich als eerste en met name aan de Zuidwest kant van Utrecht. Daar ligt de komende periode de focus en prioriteit. Vanuit deze prioritering is op basis van Utrecht Nabij een hypothese uitgewerkt dat de drager in de eerste stappen van de Schaalsprong OV bestaat uit het realiseren van een HOV/lightrail verbinding op de Merwedelijn en Waterlinielijn, in combinatie met een nieuw dubbelstation Koningsweg-Lunetten. Deze hypothese is opgenomen in de propositie voor de eerste tranche van het Groeifonds.

In voorliggende integratienotitie is de hypothese getoetst en aangescherpt met diverse onderzoeken naar inpasbaarheid, netwerkeffecten en vervoerwaarde.



Bijdrage aan de doelen en kostenefficiëntie vormen het afwegingskader voor de eerste stap(pen)

Voor de afwegingen en conclusies in de integratierapportage wordt gekeken naar de bijdrage op de volgende onderdelen:

- Ontsluiten en bereikbaarheid verstedelijkingslocaties (nieuw én bestaand, o.a. A12 Zone, Nieuwegein, Papendorp, Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park)
- Bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (waaronder inpassing stedelijk gebied)
- Oplossend vermogen voor capaciteitsknelpunten in het tram- en busnetwerk (stationsgebied Utrecht Centraal, Van Zijstweg, Tramlijn 22, binnenstad)
- Bijdrage aan gehele OV-netwerk (Schaalsprong)
- Bijdrage aan mobiliteitstransitie (modal shift van auto naar OV en fiets)
- Toekomstvastheid (adaptief passend binnen lange termijn strategie)
- Investeringskosten in relatie tot technische haalbaarheid en kwaliteit ruimtelijke inpassing
- Haalbare en betaalbare exploitatie

Belangrijkste bevindingen

Hieronder zijn de **belangrijkste bevindingen** opgenomen voor de verschillende onderdelen van de OV Schaalsprong op basis van de bouwstenen van het vervoerkundig onderzoek, de infrastructurele inpassing en de ruimtelijke kwaliteit. Om de hoeken van het speelveld te bepalen is daarbij gevarieerd met verschillende netwerkscenario's en ruimtelijke programmering op basis van de RSU en Utrecht Nabij. Daar waar in het vervolg een bandbreedte in reizigersaantallen wordt genoemd, is het hoogste getal gebaseerd op de bovenkant en het laagste getal op het midden van de bandbreedte in ruimtelijk programma zoals opgenomen in de visie 'Utrecht Nabij'.

Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking

- De Merwedelijn verbindt een aanzienlijk deel van de regionale verstedelijkingslocaties (Merwedekanaalzone, A12 Zone, Nieuwegein) en zorgt zo voor een goede OV-bereikbaarheid van deze gebieden.
- De Merwedelijn biedt kortere reistijden dan de huidige SUNIJ. Een (deels) ongelijkvloerse Merwedelijn is tot circa 4 minuten sneller tussen Westraven en Utrecht Centraal en 8 minuten sneller tussen Nieuwegein stadscentrum en Utrecht Centraal. Een goede bereikbaarheid van deze ontwikkellocaties is een randvoorwaarde voor de realisatie daarvan. Met reizigersprognoses van rond de 50.000 per dag in 2030 is een hoogwaardige railoplossing op relatief korte termijn kansrijk. Voorwaarde voor deze reizigersprognose is, naast genoemde versnelling, dat een groot deel van de reizigers uit regionale buslijnen op Westraven overstappen. Deze aansluiting vraagt een aantrekkelijke en comfortabele overstap én een snelle Merwedelijn om daarmee ook de meer regionale reizigers te faciliteren.
- De Merwedelijn biedt meer dan alleen vervoerkundige kwaliteit: met een ondergrondse inpassing ter hoogte van de Merwedekanaalzone draagt de Merwedelijn bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Ruimtelijke kwaliteit door het (deels) wegnemen van de barrière (fysiek en zicht) van de infrabundel, het vergroten van de leefbaarheid door geluidsniveau en meer veiligheid (sociaal en verkeer) en het bieden van meer ruimte voor fietsers, voetgangers en kruisend autoverkeer.
- De benodigde capaciteit en kwaliteit (o.a. snelheid, betrouwbaarheid en frequentie) in combinatie met de (on)mogelijkheden ten aanzien van ruimtelijke inpassing en -kwaliteit (o.a. geluid, oversteekbaarheid) maken dat een Merwedelijn geheel op maaiveld geen reële optie is om de huidige en nieuwe verstedelijkingslocaties in Utrecht en Nieuwegein te bedienen vanuit het principe gezond stedelijk leven. Om diezelfde redenen is het uitbreiden van de huidige SUNIJ-lijn op maaiveld geen reële optie.
- De eerste investeringen in materieel en infrastructuur voor de Merwedelijn zijn al gedaan met de huidige SUNIJ-lijn (inclusief de recente investeringen).

Ondergrondse inpassing vraagt een aanvullende investering van ordegrootte € 1 miljard (van P+R Westraven tot Jaarbeursplein). Bij een gedeeltelijk ondergrondse inpassing kan deze investering lager uitvallen.

- Gelet op de benodigde frequentie van de Merwedelijn (20-24 tram per uur per richting) en de Papendorplijn (8-16 trams per uur per richting) kunnen deze niet tegelijkertijd in of op dezelfde infra rijden.
- Een compacte vormgeving van de knoop Utrecht Centraal is essentieel voor de overstappende reiziger. Jaarbeursplein, Croeselaan en aan de centrumkant van het station (Smakkelaarsveld) zijn op basis van een korte scan van de technische haalbaarheid mogelijke opties voor de haltering bij Utrecht Centraal. Dit uitgaande van een zogenaamde 'cut & cover' bouwmethode. Bij een geboorde ondergrondse variant zijn er meer opties voor de haltelocatie aan de west- en/of oostzijde (centrumkant). De opties verschillen in kosten, maar ook in kwaliteit voor de reizigers (o.a. looptijden naar de treinperrons, bus/tramhaltes en de binnenstad). Ervaringscijfers van de huidige SUNIJ lijn leren dat halteren aan de binnenstadszijde orde grootte 10.000 meer reizigers per etmaal oplevert.
- Wenkend perspectief op langere termijn is een mogelijke ondergrondse doorkoppeling van de Merwedelijn op de binnenstadsas (vraag nog vervolgonderzoek). Dit ontlast de (routes van/naar de) knoop Utrecht Centraal doordat het aantal bussen met de helft kan verminderen, geeft de leefbaarheid van de binnenstad een impuls en biedt de reiziger een toekomstvast (reservecapaciteit) en aantrekkelijk product (tot circa 14.000 extra reizigers/dag).
- **Eerste stap:** realiseren van een (deels) ondergrondse Merwedelijn als lightrail met (tijdelijke) eindhalte Utrecht Centraal.
- **Lange termijn perspectief:** mogelijke doorkoppeling van de Merwedelijn op de Binnenstadsas naar het USP.

Papendorplijn: onderdeel integraal netwerkconcept Zuidwestlob

- De Papendorplijn benut zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur van de SUNIJ-lijn en vrijliggende busbanen. Ze ontsluit stadsdelen Jaarbeurs, Kanaleneiland en Papendorp en levert samen met de Merwedelijn een bijdrage aan de gewenste mobiliteitstransitie in de Zuidwestlob door de verbinding met de mobiliteitshub XL (P+R Papendorp). Daarnaast biedt de Papendorplijn in combinatie met de Merwedelijn een robuuste OV-ontsluiting van de Zuidwestlob, inclusief ontwikkelgebieden als Welgelegen en Beurskwartier. Met reizigersprognoses van 9.000-15.000 reizigers per etmaal heeft de Papendorplijn het karakter van een ontsluitende stadstram. De Papendorplijn kan over bestaande infrastructuur doorgekoppeld worden naar tramlijn 22.
- Optimalisatie van de lijn is nodig voor een gezondere exploitatie. De ontwikkeling van de Galecopperzoom, aanvullend ruimtelijk programma in Papendorp en Rijnenburg op langere termijn kunnen bijdragen aan een toekomstvaste exploitatie van de Papendorplijn (tot maximaal ca. 25.000 reizigers/etmaal). Concrete afspraken over de Papendorplijn (exploitatie en ruimtelijke programmering) zijn randvoorwaardelijk binnen de plan- en besluitvorming over het integrale netwerkconcept voor de Zuidwestlob.
- **Eerste stap en lange termijn perspectief:** realiseren van Papendorplijn in integraal en toekomstvast netwerkconcept.

HOV op de Waterlinielijn: meebewegen met ruimtelijke ontwikkeling

- De Waterlinielijn ontsluit belangrijke regionale verstedelijkingslocaties (A12 Zone, USP). Aan de zuidoost zijde van de stad ligt het zwaartepunt van de ruimtelijke ontwikkeling verder in de tijd.
- Ruimtelijke ontwikkeling rond de Waterlinielijn en de bediening van station Lunetten-Koningsweg hebben een sterke invloed op het aantal reizigers. Het tracédeel ten noorden van Lunetten-Koningsweg naar USP heeft –indien uitgevoerd als lightrail verbinding en in combinatie met IC station Lunetten-Koningsweg- een zwaardere bezetting (18.000-25.000 reizigers/etmaal) dan het zuidelijk tracédeel richting Westraven (5.000-15.000 reizigers/etmaal). De kwaliteit van de HOV-verbinding zal het OV-gebruik op de locaties beïnvloeden.
- Een HOV-busverbinding tussen Lunetten-Koningsweg en de A12 Zone kan (ook op langer termijn) voldoende capaciteit bieden. HOV-bus biedt daarnaast mogelijkheden voor meer rechtstreekse verbinding de regio in.

- Reizigersaantallen tussen USP en Lunetten-Koningsweg bieden in combinatie met de ruimtelijke programmering op de langere termijn perspectief op lightrail. De oplossingsrichting voor dit deel van de Waterlinielijn hangt nauw samen met de capaciteit en snelheid van tramlijn 22.
- Voor de Waterlinielijn zijn er nog meerdere varianten en routes van (geheel of gedeeltelijke) vrijliggende HOV businfrastructuur, lightrail of een combinatie van beide. Voor het noordelijk deel van de Waterlinielijn is het opwaarderen van tramlijn 22 (gekoppeld aan een toekomstig station Lunetten-Koningsweg) een mogelijke oplossing.
- **Eerste stap:** aanpakken capaciteitsproblemen van/naar Utrecht Centraal op tramlijn 22. De invulling van de Waterlinielijn is sterk afhankelijk van de fasering en programmering (na 2035) van de ruimtelijke ontwikkeling van de A12 Zone en de zuidoostkant van de stad. Op korte termijn biedt het opwaarderen van de bestaande bustangentlijnen tussen USP en Westraven en tramlijn 22 mogelijkheden tot versnellen en grotere betrouwbaarheid.
- **Lange termijn perspectief:** afhankelijk van het groeitempo en omvang van de ruimtelijke ontwikkeling aan de oostkant van de stad en in combinatie met de realisatie van een nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg, ontwikkelen van de Waterlinielijn naar een 'sterk wiel'. De optimale systeemkeuze voor de Waterlinielijn is afhankelijk van capaciteit, de gewenste flexibiliteit en vervoerskwaliteit én de samenhang met maatregelen op tramlijn 22 en de realisatie van Lunetten-Koningsweg.

Oostkant van de stad: Lunetten-Koningsweg in combinatie met tramlijn 22 en Waterlinielijn

- Een nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg biedt op termijn een betere verbinding voor reizigers vanuit verschillende windrichtingen binnen Nederland naar het USP en daarmee verlichting (5% tot 10% minder in- en uitstappers) op de knoop Utrecht Centraal. De prognose is dat ca. 70.000 reizigers/etmaal in/uitstappen, waarvan ca. 20.000 reizigers overstappen op bus of lightrail.
- Voorwaarde voor de realisatie van een IC-station is invulling van het ruimtelijk programma conform de RSU en Utrecht Nabij én de realisatie van een snelle HOV-verbinding die Lunetten-Koningsweg met USP en Westraven verbindt.
- Uitvoeren van Lunetten-Koningsweg als Sprinterstation ontlast de knoop Utrecht Centraal nauwelijks (<1%), maar biedt in combinatie met een versterkte tramlijn 22 en/of Waterlinielijn een betere bereikbaarheid van het USP. De prognose is dat ca. 20.000 reizigers/etmaal in/uitstappen, dat zijn er 7.000 meer dan alleen op Lunetten.
- De ruimtelijke inpassing van het station en de inpassing in de dienstregeling op het hoofdrailnet is complex. Gemeente en provincie zijn met de spoorsector (ProRail, NS, I&W) in gesprek hoe de lokaal-regionale functie van Lunetten-Koningsweg zich verhoudt tot het hoofdspoornetwerk (voor reizigers en goederen).
- **Eerste stap:** mogelijke eerste stap is het realiseren van een Sprinterstation Koningsweg, maar alleen met perspectief op een stap waarbij snellere treinen stoppen.
- **Lange termijn perspectief:** mogelijke realisatie van IC-station Lunetten-Koningsweg in combinatie met de Waterlinielijn (sterk wiel) en verstedelijking in Oost en rond Lunetten-Koningsweg.

Samenhangend pakket Schaalsprong OV

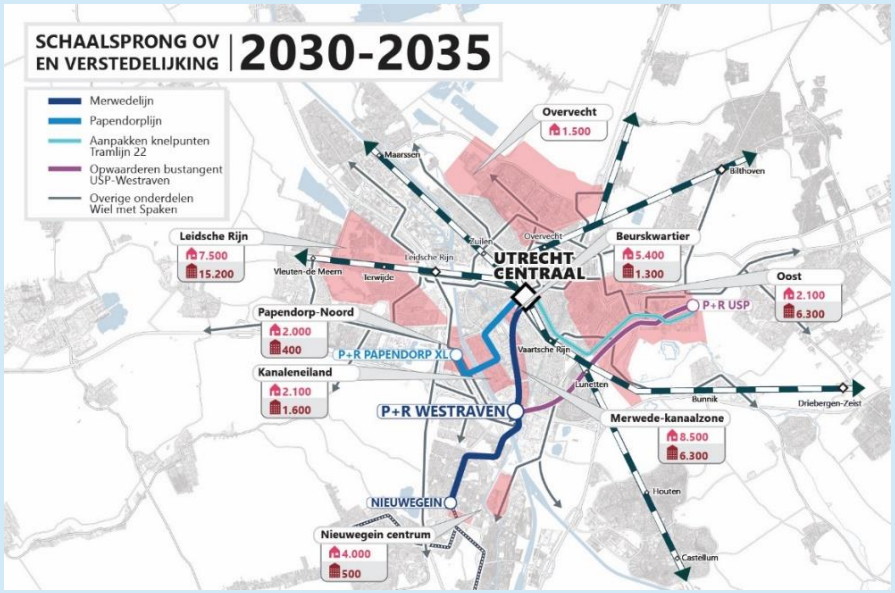
Op basis van de bevindingen over vervoerwaarde, infrastructurele inpassing en ruimtelijke kwaliteit én de fasering van de dominante verstedelijkingslocaties, komen we tot onderstaand **samenhangend pakket van maatregelen voor de eerste stap van de Schaalsprong OV in Utrecht in de zuidwest- en oosthoek van de stad (scope van deze studie).** Dit pakket is bovendien toekomstvast binnen het lange termijn perspectief van de Schaalsprong OV.

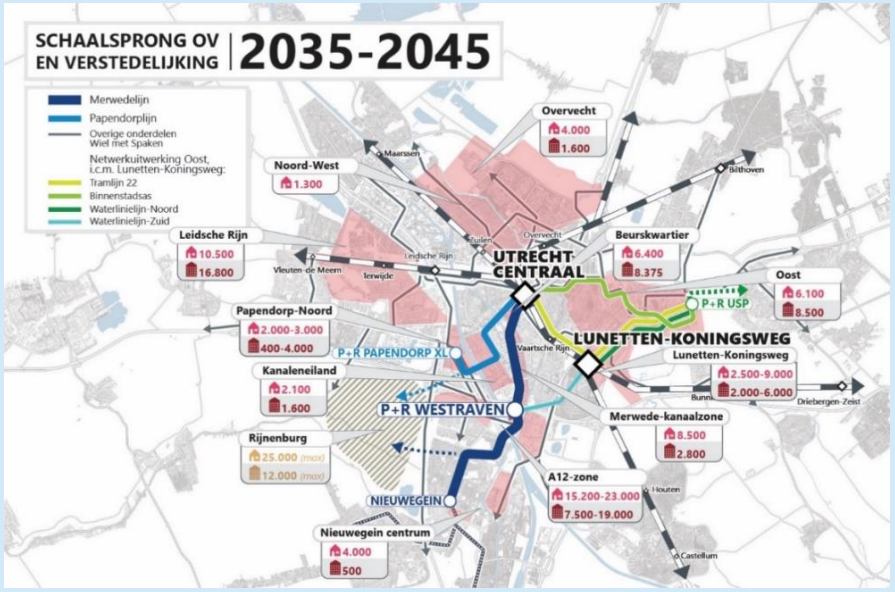
Samenhangend pakket eerste stap Schaalsprong OV (2030-2035), passend in lange termijn perspectief

1. Schaalsprong in Zuidwest: faciliteren ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidwestlob met het realiseren van de Merwedelijn met hoog kwaliteitsniveau van Nieuwegein tot Utrecht Centraal en Papendorplijn van P+R Papendorp tot Utrecht Centraal. Ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, frequentie en snelheid vragen in de MWKZ en Beurskwartier om een ondergrondse inpassing van de Merwedelijn.
2. Opwaarderen tramlijn 22: bijdragen aan oplossen NMCA knelpunten Utrecht Centraal (perrons en transfer tramlijn 22) en capaciteit (frequentieverhoging) tramlijn 22.
3. Opwaarderen met beperkte maatregelen van de bustangent Westraven – USP via de Waterlinieweg: verbeteren reistijden en betrouwbaarheid van de bustangent.

Ontwikkelrichtingen tweede stap Schaalsprong OV (2035-2045)

1. Schaalsprong in Oost: twee dominante ontwikkelrichtingen liggen voor de hand, zijnde (1) versterking Waterlinielijn – in samenhang met tramlijn 22 – in combinatie met IC-station Lunetten Koningsweg (sterk wiel) en/of (2) doorkoppelen van de Merwedelijn naar de binnenstadsas (sterke spaken). Beide opties in samenhang in breder netwerkperspectief onderzoeken.
2. Ontsluiting van Rijnenburg door (1) koppelen aan de Papendorplijn, (2) koppelen aan de Waterlinielijn, of (3) aan beide. Koppelen aan de Papendorplijn biedt perspectief voor hogere frequentie (en daarmee meer kwaliteit voor Papendorp en Kanaleneiland) en hogere kostendekkingsgraad van de exploitatie van de Papendorplijn. Koppelen aan de Waterlinielijn biedt mogelijk eerder perspectief voor lightrail op de gehele Waterlinielijn. Of ruimte is voor beide hangt af van de omvang van het ruimtelijk programma van Rijnenburg.





Vervolgstappen en onderzoeksvragen

De vervolguitwerking vindt onder andere plaats in de MIRT-verkenning OV en Wonen, de gebiedsonderzoeken, de mobiliteitsstrategie 2040 en het OV Netwerkperspectief. Onderdeel van de MIRT-verkenning zal tenminste een maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) zijn. Uit de (scope van) voorliggende studie komen de **onderstaande vervolgstappen en onderzoeksvragen** voor het vervolg naar voren. Belangrijke aandachtspunten bij elke stap is het duiden van de samenhang in breder netwerkperspectief binnen het concept van het Wiel met Spaken (waaronder ook onderdelen van het Wiel met Spaken die niet tot de scope van voorliggende studie behoren, zoals Leidsche Rijn en Overvecht) en een integraal voorstel voor bekostiging op basis van kosten voor investeringen, exploitatie en beheer & onderhoud.

Integraal netwerkperspectief stedelijke regio Utrecht

- Uitwerken OV-netwerk als onderdeel integraal en multimodaal netwerkconcept (auto, parkeren op afstand, OV en fiets) voor stedelijke regio Utrecht (onderdeel *Mobiliteitsstrategie U Ned)*.
- Uitwerken van het ruimtelijk programma op basis van het perspectief gezond stedelijk leven met als onderdeel het OV-netwerk (onderdeel *Gebiedsonderzoeken U Ned*).

Netwerkconcept Zuidwestlob (Merwedelijn / Papendorplijn)

- Uitwerken netwerkconcept in de Zuidwestlob in de *MIRT verkenning OV en wonen, Mobiliteitsstrategie en het OV-netwerkperspectief* (*provincie Utrecht*) met als basis de Merwedelijn en Papendorplijn, aangevuld met een optimalisatie in het busnetwerk: welke verbindingen behouden, welke aansluiten (bijvoorbeeld bij Westraven) en welke laten vervallen De bereikbaarheid van Kanaleneiland per OV is hier onderdeel van.
- Uitwerken P+R strategie in mobiliteitsstrategie (*U Ned*) met input vanuit de *P+R verkenning* van de provincie Utrecht en de uitwerking van *'parkeren op afstand'* van de gemeente Utrecht.
- Uitwerken benodigde infrastructuur en exploitatie Merwedelijn in de *MIRT Verkenning OV en Wonen*: onderbouwen keuze voor de (eind)haltes, keuze voor ondergrondse inpassing (waar gaat de Merwedelijn onder de grond en komt deze weer boven?). Hieraan gekoppeld snelle functionele knoop Westraven (inclusief ruimtelijke programmering) en mogelijk noodzakelijke ingrepen na Westraven (richting Nieuwegein/IJsselstein).
- Ontwerpen 'Compacte Knoop Utrecht Centraal (*vervolg OV Versnellen Utrecht*): onderzoeken optimale locatie halte(s), technische mogelijkheden (boortechniek), routes van Merwedelijn en Papendorplijn door het stationsgebied en maatregelenpakket voor optimale transfertijden en -kwaliteit voor reizigers van de Merwedelijn en Papendorplijn op de knoop Utrecht Centraal.
- Uitwerken van vormgeving en inpassing overstapknoop Westraven als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling in de A12-zone *(Gebiedsonderzoeken U Ned)*.
- Uitwerken ontsluitingsconcept Papendorplijn (*vervolg OV Versnellen Utrecht en OV-netwerkperspectief*): benodigde infrastructuur en exploitatie Papendorplijn. Onderzoeken mogelijkheden voor een (tijdelijke) keervoorziening, fasering/aansluiting op P+R Papendorp, en op langere termijn doortrekken naar Galecopperzoom, Leidsche Rijn en/of Rijnenburg. Komen tot bouwstenen voor wederzijdse afspraken tussen verstedelijking en OV-ontwikkeling: onder welke randvoorwaarden (programma, fasering, 'hardheid' van plannen') is welke uitvoering (lijnvoering, frequentie) van een Papendorplijn mogelijk? Welke aanloopverliezen zijn aanvaardbaar?
- Uitwerken (*vervolg OV Versnellen*) van investeringskosten, beheer en onderhoudskosten en exploitatieconsequenties in een integrale business case, inclusief mogelijkheden voor bekostiging en uitwerken maatschappelijke baten.

Opwaarderen tramlijn 22

- Op korte termijn uitvoeren quickscan (*vervolg OV Versnellen Utrecht*) naar knelpunten en mogelijke oplossingen voor tramlijn 22. In *MIRT Verkenning OV en Wonen* onderzoeken benodigde pakket maatregelen voor frequentieverhoging

en versnelling en pakket maatregelen bij eindhalte Utrecht Centraal: perrons, transfer. Hierbij nadrukkelijk ruimtelijke kwaliteit en inpassing betrekken.
- Uitwerken van bijbehorende investeringskosten en exploitatieconsequenties en mogelijkheden voor bekostiging.

Opwaarderen bustangent Westraven - USP

- Opstellen no regret pakket van doorstromingsmaatregelen. Orde grootte investeringen die zich in één of twee concessieperiodes terugverdienen (en daarmee no regret zijn). Integreren van *diverse lopende trajecten* van Europalaan-Zuid, Socrateslaan en doorstroomverkenning op de Waterlinieweg (Uithof-Laagraven). Daarnaast meenemen in de *Aanpak 2030* binnen U Ned.

Netwerkconcept Oost, inclusief Lunetten-Koningsweg

- Onderzoeken in de *Mobiliteitsstrategie U Ned en het OV-netwerkperspectief* van netwerkconcept(en) voor de Waterlinielijn in samenhang met tramlijn 22, Binnenstadsas en Lunetten-Koningsweg, aangevuld met een optimalisatie in het busnetwerk o.a. naar Zeist (welke verbindingen behouden, welke aansluiten en welke laten vervallen).
- Hieraan gekoppeld onderzoeken mogelijkheden en meerwaarde van een koppeling van de Merwedelijn en de Binnenstadsas.
- Uitwerken in de *MIRT Verkenning OV en Wonen* van verschillende scenario's voor infrastructurele inpassing (tracéverkenning) ten behoeve van systeemkeuze op de Waterlinielijn met een mogelijke differentiatie in het noordelijke- en zuidelijke tracédeel. Hierbij nadrukkelijk ruimtelijke kwaliteit en inpassing betrekken en de knooppuntfunctie van station Lunetten-Koningsweg (al dan niet als eindpunt tram). Uitwerken afhankelijkheid van keuzes in ruimtelijke programmering en knooppuntontwikkeling.
- In de *MIRT Verkenning OV en Wonen* onderzoeken van de mogelijkheden voor inpassing van een Sprinter/IC-stop in de dienstregeling en binnen de infrastructuur op het hoofdspoor, in afstemming met het Toekomstbeeld OV en de corridorstudie Utrecht-Arnhem. En ruimtelijk vormgeven en inpassen van Lunetten-Koningsweg, inclusief de aansluiting/transfer op de Waterlinielijn en/of tramlijn 22.

Keuze voor ontwikkeling en ontsluiting Galecopperzoom en Rijnenburg

- Uitwerken (*in Gebiedsonderzoek A12-zone*) netwerkeffecten, maatschappelijke meerwaarde, infrastructurele inpassing en investerings- en exploitatiekosten voor ontsluiting van de Galecopperzoom en/of Rijnenburg met de Papendorplijn en/of met de Waterlinielijn.

Inhoudsopgave

MANAGEMENT SAMENVATTING 3

1. FOCUS NOODZAKELIJK IN EERSTE STAPPEN SCHAALSPRONG OV 11
- Bereikbaarheid, woningmarkt en leefbaarheid onder druk 12
- Faciliteren groei vraagt een integrale strategie 12
- Meer kwaliteit voor OV reizigers van deur-tot-deur 13
- Toekomstbestendige groeistrategie breed gedeeld 13
- Doel: Focus in eerste stappen schaalsprong OV 14

2. GEZAMENLIJKE BASIS VOOR DENKEN EN HANDELEN 16

3. SCOPE EN PROCES GLOBALE VERKENNING 18
- Geografische scope 19
- Inhoudelijke bouwstenen globale verkenning 20

4. WAT MOET DE SCHAALSPRONG OV OPLEVEREN? 21
- Globaal afweegkader 22

5. RUIMTELIJKE INPASSING EN KWALITEIT 25
- Kaders ten aanzien ruimtelijke inpassing 26
- Vertaling naar kwaliteiten voor de stadsstraten 27
- Inpassing Merwedelijn 28
- Conclusie ruimtelijke kwaliteit en inpassing 30

6. VERVOERKUNDIGE ANALYSE 32
- De werkwijze van de vervoerkundige analyse 33
- Hoofdlessen ten aanzien van capaciteit en vervoerwaarde 34
- Hoofdlessen ten aanzien van beleidsknoppen 38
- Doorkijk fasering 39

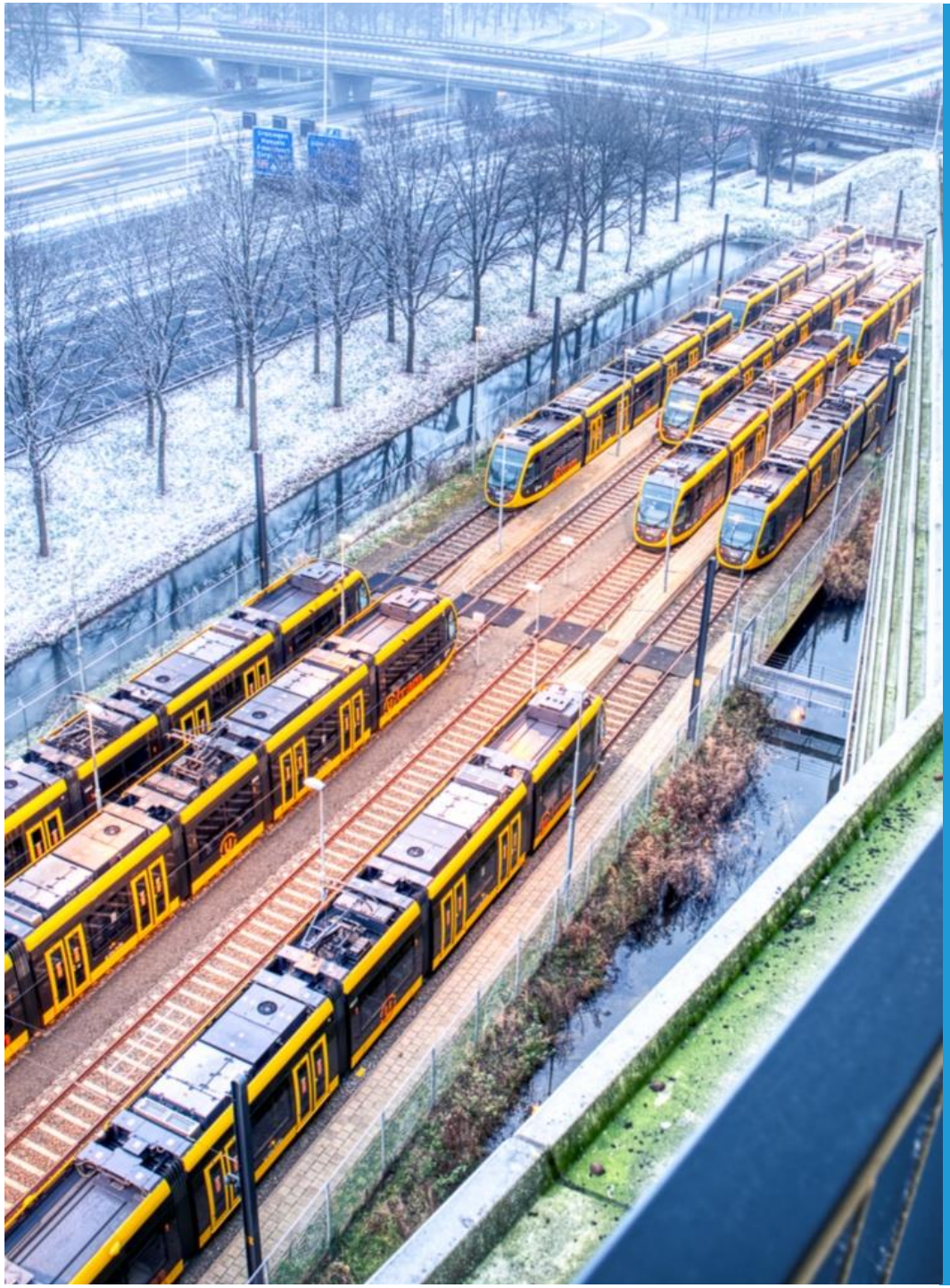
7. TRACÉVERKENNING 40
- Quickscan 41
- Nadere verdieping Merwedelijn en Papendorplijn 42
- Nadere verdieping doorkoppelen Binnenstadsas en boortunnel 44

8. EERSTE INZICHTEN KOSTEN EN OPBRENGSTEN 45

9. BEOORDELING EN BEVINDINGEN 48
- Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking 49
- Papendorplijn: onderdeel integraal netwerkconcept Zuidwestlob 50
- HOV op de Waterlinielijn: meebewegen met ruimtelijke ontwikkeling 50
- Oostkant van de stad: Lunetten-Koningsweg in combinatie met tramlijn 22 en Waterlinielijn 51

10. CONCLUSIES EN STAPPEN SCHAALSPRONG OV 52
- Samenhangend pakket eerste stap Schaalsprong OV (2030-2035), passend in lange termijn perspectief 53
- Ontwikkelrichtingen tweede stap Schaalsprong OV (2035-2045) 54
- Vervolgstappen en onderzoeksvragen 55

BIJLAGE: BIJDRAGE AAN DE DOELEN 58



Aanleiding en doel globale verkenning

1. Focus noodzakelijk in eerste stappen Schaalsprong OV

Focus noodzakelijk in eerste stappen Schaalsprong OV

Aanleiding en doel globale verkenning

Utrecht staat voor een grote opgave. Er wonen meer mensen dan ooit en de groei van woningen en arbeidsplaatsen zet de komende decennia door. Tot 2040 zijn er binnen de Metropoolregio Utrecht (MRU) 104.000 tot 125.000 woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Daarnaast verwacht de MRU tot en met 2040 80.000 extra arbeidsplaatsen te moeten accommoderen om het aantal banen mee te laten groeien met de groei van de regio. Voor het behoud en benutten van de economische potentie van stad en regio is het belangrijk dat deze groei op een goede manier wordt gefaciliteerd.

Bereikbaarheid, woningmarkt en leefbaarheid onder druk

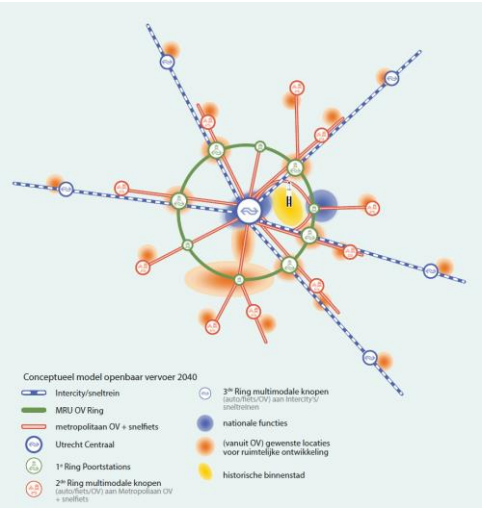
De verstedelijkingsopgave vraagt ook om groei van het mobiliteitssysteem. Dat mobiliteitssysteem (zowel auto, OV als fiets) is overbelast, de woningmarkt oververhit en de leefkwaliteit staat onder toenemende druk. Bovendien komen, door haar ligging in het middelpunt van het nationaal weg- en spoorwegnetwerk, nationale, regionale en stedelijke bereikbaarheidsvragen samen. Concreet komt dit tot uiting in het feit dat er op al deze niveaus meerdere NMCA-knelpunten bestaan die gevolgen hebben voor bestaande reizigers en de noodzakelijke groei belemmeren. Knelpunten die alleen in samenhang kunnen worden aangepakt.

Faciliteren groei vraagt een integrale strategie

Om bestaande reizigers aantrekkelijke reismogelijkheden te bieden, om de groei op te vangen, om de economische potentie van de regio te benutten en om knelpunten in het mobiliteitssysteem aan te kunnen pakken, is een integrale groeistrategie vereist. Een groeistrategie waarin economie, verstedelijking, mobiliteit, maar ook duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid samenkomen. Om hier invulling aan te geven, zetten de provincie, de gemeente Utrecht en het Rijk in op een duurzame verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie, gericht op '**gezond stedelijk leven voor iedereen**'. In onder andere het programma U Ned doen zij dit samen met omliggende gemeenten.

De kern van deze strategie is stedelijke verdichting in combinatie met een **mobiliteitstransitie**, die noodzakelijk én onvermijdelijk is. Deze transitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarmee wordt emissie van CO_2, stikstof, fijnstof en geluid verminderd. Op deze manier wordt invulling gegeven aan de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven en tegelijkertijd het leefmilieu aantrekkelijker gemaakt. Inzetten op reizen per openbaar vervoer, naast lopen en fietsen, moet ertoe leiden dat de groei kan plaatsvinden zonder dat het autoverkeer toeneemt. Hiermee wordt ook extra ruimte gecreëerd voor functies in de stad die de leefkwaliteit verhogen (groen, water, recreatie, cultuur).

Om dit mogelijk te maken is een Schaalsprong vereist in het stedelijk en regionaal OV-systeem. De schaalsprong OV is ruimtelijk vertaald in het concept van het '**Wiel met Spaken**'. Dit Wiel met Spaken verbindt verschillende gebieden in stad en regio op directe wijze met elkaar via hoogwaardig openbaar vervoer en maakt een reis via Utrecht Centraal minder noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid en bereikbaarheid van de omliggende buurten vergroot. Het Wiel met Spaken bouwt logisch voort op het bestaande (H)OV-netwerk in de MRU, met



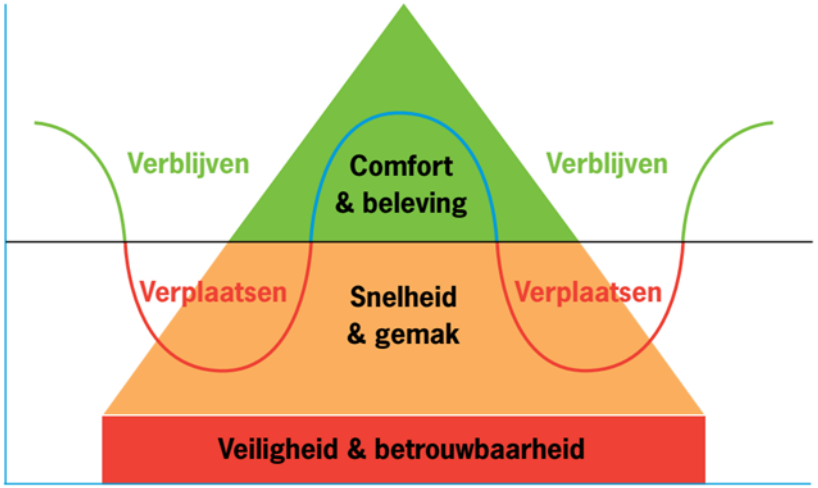
Concept Wiel met Spaken (RSU, 2020)

de spoorlijnen (intercity en sprinter), de tramlijnen (SUNIJ- en Uithoflijn) als bepalende onderdelen.

Het Wiel met Spaken is op deze wijze de conceptuele drager van de **polycentrische ruimtelijke ontwikkeling** van Utrecht. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is.

Meer kwaliteit voor OV reizigers van deur-tot-deur

75% van de OV reizigers in de provincie Utrecht reist in en rondom Utrecht. Zonder ingrepen ervaren deze reizigers in de toekomst meer vertragingen en langere reistijden. Inzet is om bij uitwerking van de integrale strategie het **OV zo aantrekkelijk mogelijk te maken** voor zoveel mogelijk (bestaande en nieuwe) reizigers. Daarmee ontstaat een solide basis voor het versterken van de ingezette mobiliteitstransitie. Leidraad voor kwaliteitsverbetering is de breed gedragen 'klantwenspiramide'.



Hieronder enkele voorbeelden uit die piramide die van toepassing zijn bij investeringen in OV infrastructuur.

- **Veiligheid:** infrastructuur moet verkeersveilig zijn.
- **Betrouwbaar:** infrastructuur en dienstregeling maken de verwachtingen waar. Op tijd en voorspelbaar.
- **Snelheid:** reistijden van deur-tot-deur.
- **Gemak:** toegankelijkheid, gebruiksgemak en kwaliteit overstapmogelijkheden.
- **Comfort en beleving:** capaciteit, zitplaatskans, uitstraling van de voertuigen en (eind)haltes, en herkenbaarheid.

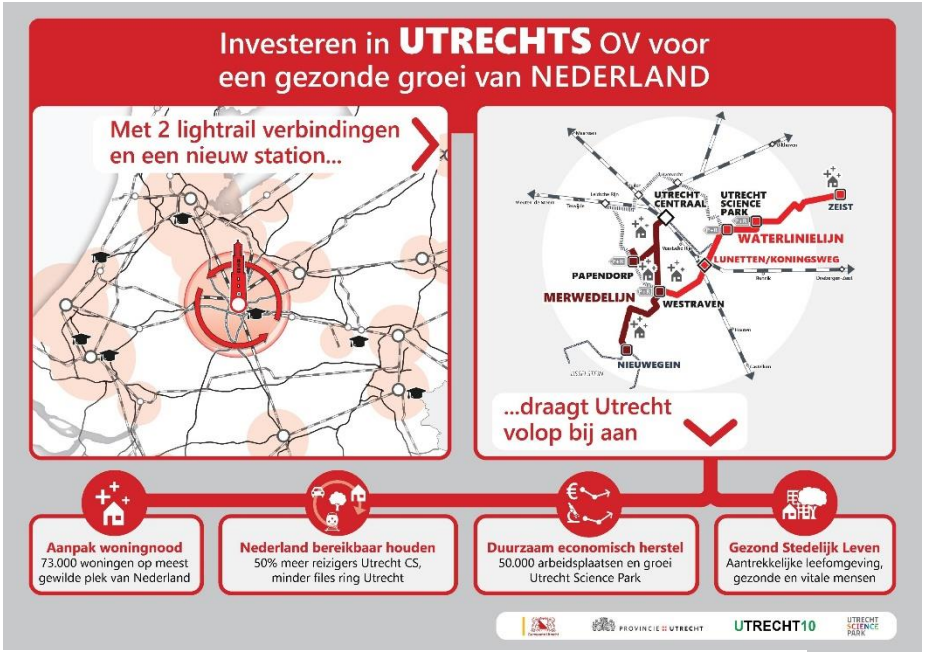
Toekomstbestendige groeistrategie breed gedeeld

De beschreven strategie waarbij verstedelijking en mobiliteit hand in hand tot groei komen, is een strategie die breed wordt gedeeld. En een strategie waar Rijk, regio en gemeenten samen met maatschappelijke partners en het bedrijfsleven invulling aan geven. De exacte uitwerking zal zijn beslag moeten krijgen binnen het **samenwerkingsprogramma U Ned** van Rijk en regio. Daarin is gestart met de MIRT-Verkenning '*OV en Wonen in de regio Utrecht*', een bredere mobiliteitsstrategie en gebiedsonderzoeken. Basis hiervoor is het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' dat tijdens het BO MIRT[1] eind 2020 is vastgesteld.

De urgentie is groot en het verstedelijkings- en bereikbaarheidsvraagstuk overstijgt het regionale schaalniveau. Daarom heeft de regio een propositie ingediend in het kader van het **nationaal Groeifonds** voor meerdere onderdelen van de Schaalsprong OV. Concreet ging het om twee lightrailverbindingen en een nieuw treinstation. Hoop was met mogelijke bijdrage uit het Groeifonds de beoogde schaalsprong een impuls te geven en de opgaven eerder aan te kunnen pakken. Hoewel de propositie voor de eerste tranche van het Groeifonds niet is gehonoreerd, is de urgentie en de inzet

[1] https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1858010

vanuit de regio niet anders. De groeifondspropositie vraagt nadere uitwerking en is daarmee een belangrijk vertrekpunt voor voorliggend onderzoek.



Factsheet position paper ter ondersteuning Groeifondspropositie, april 2021

Doel: Focus in eerste stappen schaalsprong OV

Er is een schaalsprong noodzakelijk op het totale mobiliteitssysteem. Het Wiel met Spaken binnen de Schaalsprong OV vormt het lange termijn ontwikkelperspectief dat in de komende decennia op adaptieve wijze kan worden ontwikkeld. Het kan en zal echter niet in één keer worden gerealiseerd. De samenhang op netwerkniveau is groot en er zijn sterke relaties en afhankelijkheden tussen ingrepen. Zowel op stedelijke en regionale schaal als op het vlak van mobiliteit (tussen modaliteiten) en ruimtelijk ordening.

Duidelijk is dat er keuzes nodig zijn over welke stappen de aankomende decennia nodig zijn binnen de samenhang van het totale netwerk. We moeten daarbij benutten wat kán en uitbreiden wat móet. Het gaat om toekomstvaste keuzes in samenhang met het gehele OV-netwerk en stedelijke ontwikkeling van stad en regio.

De **urgentie** om snel zicht te hebben op de eerste stappen voor de korte en middellange termijn wordt onder andere ingegeven door het feit dat:

- ruimtelijke ontwikkelingen in snel tempo verder moeten en dat de ontwikkeling van het OV-netwerk daar veelal op achter loopt. Aan realisatie van grote (OV-)infrastructuur projecten gaan vele jaren planvoorbereiding vooraf. Voortgang in planuitwerking is daarom nodig om tijdig realisatie mogelijk te maken én om klaar te staan met goed onderbouwde plannen wanneer zich investeringskansen aandienen.
- de stedelijke regio nu al volop verandert en plannen voor de aankomende jaren zijn in ontwikkeling. Om vanuit die plannen slim te anticiperen op stappen voor de Schaalsprong OV en investeringen daarop te richten, is een meer uitgewerkte beeld van de Schaalsprong OV nodig. De openbare ruimte rondom de Merwedekanaalzone, waaronder de Europalaan Noord, is daar een voorbeeld van.

Vanuit deze urgentie zijn de gemeente en de provincie Utrecht samen aan de slag gegaan om focus aan te brengen in de eerste stappen van de Schaalsprong OV. Om te gebruiken voor concrete projecten binnen de gemeente en de provincie, maar vooral ook om het samenwerkingsprogramma U Ned te voeden.

Op basis van het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en de propositie voor het groeifonds is in het kader van dit onderzoek de **hypothese** getoetst en verder aangescherpt *in hoeverre en in welke vorm de drager van de eerste stappen van de Schaalsprong OV bestaat uit het realiseren van een HOV/lightrail-verbinding op de Merwedelijn en Waterlinielijn, in combinatie met een nieuw dubbelstation Koningsweg-Lunetten*.

Om deze hypothese te toetsen, beantwoorden we de volgende vragen.

1. Welke reële keuzeopties zijn er en waarover kunnen we, als regiopartijen, op basis van de huidige onderzoeksgegevens al ontwikkelrichtingen formuleren en waarover is nog nader onderzoek nodig, en
2. Hoe luiden dan de onderzoeksvragen?

Dit leidt tot uitspraken over de ontwikkelrichtingen van welke stappen (en investeringen) wanneer en als eerste nodig zijn om aan de gestelde opgaven te voldoen.

Hoe de uitkomsten van deze studie zich verhouden tot (onderzoeks)trajecten als de MIRT-verkenning en de groeifondspropositie, wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht.



Positionering en relatie met andere processen

2. Gezamenlijke basis voor denken en handelen

Gezamenlijke basis voor denken en handelen

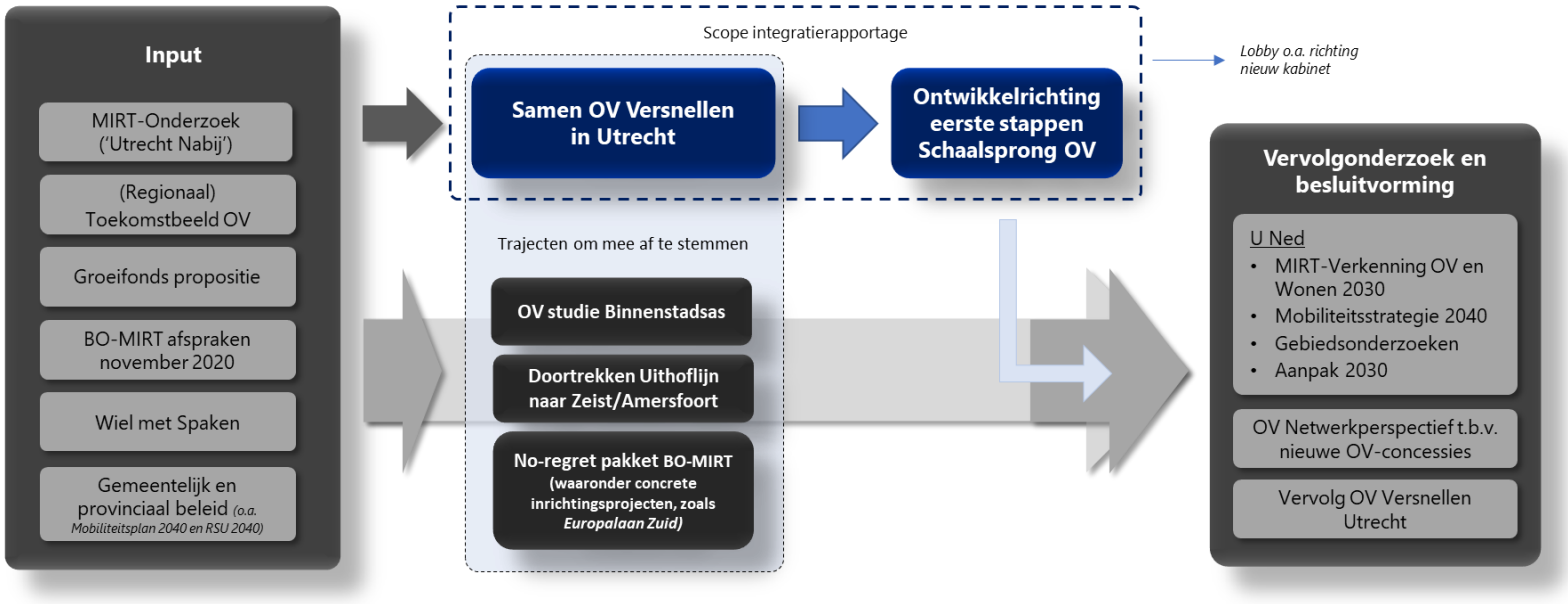
Positionering en relatie met andere processen

De ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV vormen de gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht in de formele trajecten waar ook de besluitvorming plaatsvindt. In die zin kan dit onderzoek en de hieruit naar voren komende bevindingen worden gezien als onderdeel van het regionale huiswerk in het kader van bijvoorbeeld de MIRT-Verkenning OV en Wonen. Zonder vooruit te lopen op de formele besluitvorming, die zowel binnen U Ned als de raden en staten moet plaatsvinden, presenteert voorliggende studie de kansrijke ontwikkelrichtingen waarvan de gemeente en de provincie gezamenlijk van mening zijn dat deze een plek moeten krijgen in het vervolg.

Onderstaande afbeelding schetst de samenhang van de studie 'Samen OV Versnellen in Utrecht' met andere studies, trajecten en processen. In blauw is de scope van voorliggende integratierapportage aangegeven. Aan de linkerkant staan de onderzoeken en producten die als vertrek- en uitgangspunt gelden. Met het daar genoemde gemeentelijk en provinciaal beleid worden onder andere de Provinciale Omgevingsvisie, de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 bedoeld.

De ontwikkelrichtingen zijn, samen met de uitkomsten van andere trajecten en onderzoeken, input voor lopende of nog te starten vervolgonderzoeken. Het is nadrukkelijk de bedoeling om de uitkomsten via deze vervolgonderzoeken in een breder perspectief te plaatsen en met samen met andere stakeholders uit te werken. Het programma U Ned heeft een belangrijke plek in het vervolg. **Besluitvorming** vindt ook in dat kader plaats, in gezamenlijkheid tussen Rijk en regio. De MIRT-verkenning volgt daarbij het spelregelkader van het Rijk, waardoor er naast de kansrijke maatregelen uit voorliggende studie, meerdere onderzoeksopties zullen worden onderzocht.

De provincie Utrecht zal de ontwikkelrichtingen daarnaast gebruiken als input voor het OV Netwerkperspectief ten behoeve van de nieuwe OV-concessie. De gemeente Utrecht kan de ontwikkelrichtingen hanteren bij omgevingsvisies en projecten voor de openbare ruimte. Uiteraard kunnen de uitkomsten van deze studie ook worden meegenomen in de lobby richting het nieuwe Kabinet. En tot slot zullen er ook onderdelen zijn die (nog) niet in lopende trajecten kunnen worden belegd. Hiervoor is een vervolg nodig vanuit 'OV Versnellen Utrecht'. Hoofdstuk 10 gaat nader in op het vervolg.





Integratie vanuit meerdere invalshoeken

3. Scope en proces globale verkenning

Scope en proces globale verkenning

Integratie vanuit meerdere invalshoeken

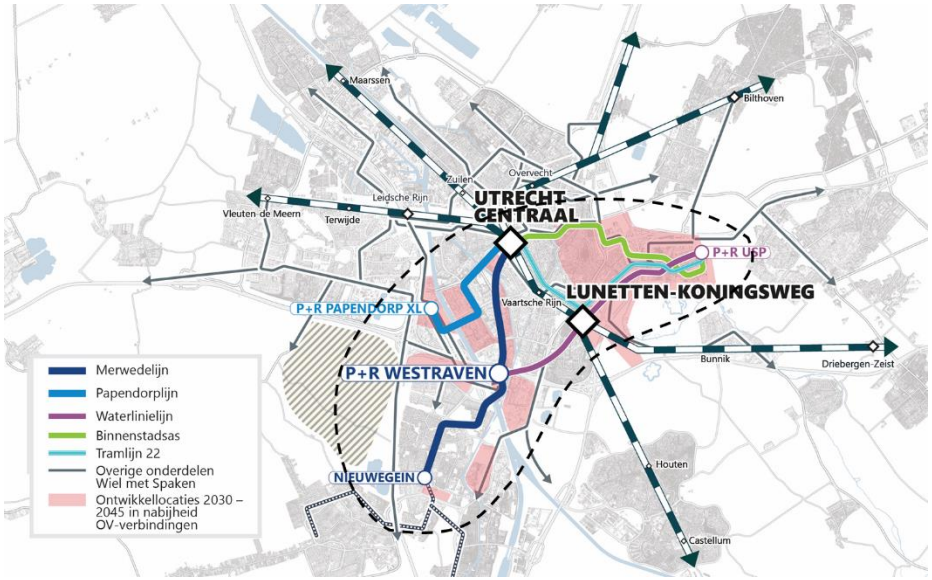
De ruimtelijke ontwikkeling van wonen en werken concentreert zich (de komende periode) met name aan de Zuidwest kant van Utrecht. Focus en prioriteit in deze studie ligt daarom bij de ontwikkelingen aan deze zijde van de stad. Inhoudelijk richt deze studie zich op verdieping van de vervoerkundige analyse, de infrastructurele inpassing van tracévarianten en de ruimtelijke kwaliteit van de gebieden waar de OV-verbindingen doorheen lopen.

Geografische scope

Zoals aangegeven is op basis van het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' en de propositie voor het groeifonds de hypothese opgesteld dat de drager in de eerste stappen van de Schaalsprong OV bestaat uit het realiseren van een HOV/lightrail-verbinding op de Merwedelijn en Waterlinielijn, in combinatie met een nieuw dubbelstation Koningsweg-Lunetten. Deze hypothese wordt in voorliggende integratienotitie getoetst en aangescherpt met diverse onderzoeken naar inpasbaarheid en vervoerwaarde. Hiermee wordt nadere duiding gegeven aan het concept van het Wiel met Spaken. Specifiek richten we ons op de volgende onderdelen:

- De **Merwedelijn** vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding die de verstedelijkingslocaties binnen de OV ring (Merwedekanaalzone, Beurskwartier en Stationsgebied) verbindt met Utrecht CS en omgeving en samen met de Waterlinielijn zorgt voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone en Nieuwegein. Buiten Utrecht (vanaf Westraven) valt de Merwedelijn samen met het tracé van de huidige **SUNIJ-lijn**.
- De **Papendorplijn** die zorgt voor ontsluiting van Kanaleneiland en Papendop en voor de verbinding met P+R Papendorp. Vanaf CS volgt deze de huidige SUNIJ-lijn om vanaf het 5 Meiplein richting P+R Papendorp te gaan.
- De **Waterlinielijn** verbetert de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en maakt verdere groei van USP mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg.
- Een versterkt **station Lunetten-Koningsweg** creëert een kansrijke overstapknoop in het nationale en regionale OV netwerk. Daarbij ontstaat een nieuwe verdeelpunt in het zuidoosten van Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein, tram en busnetwerk. USP krijgt een meer directe verbinding met de rest van het land en treinreizigers worden minder afhankelijk van Utrecht CS.

Gelet op de samenhang in het netwerk wordt ook gekeken naar de relatie met dat netwerk en specifiek met de bestaande zware OV-assen in de stad, te weten: SUNIJ-lijn, **Tramlijn 22** (voorheen Uithoflijn) en de **Binnenstadsas**. Het omcirkelde gebied in onderstaande afbeelding geeft globaal de scope weer.



Scope globale verkenning eerste stappen Schaalsprong OV

Inhoudelijke bouwstenen globale verkenning

Er is al veel informatie beschikbaar over de (OV)bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht Zuidwest. Om in korte tijd een verdieping uit te voeren ter toetsing van de hypothese is focus aangebracht op de volgende drie onderdelen, waarbij voor de ruimtelijke kwaliteit en infrastructurele inpassing is ingezoomd op de Merwedelijn.

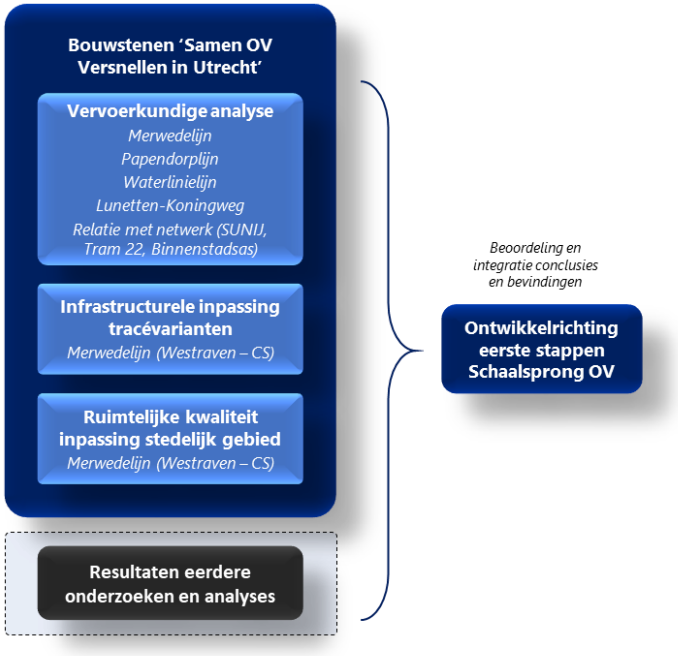
- **Ruimtelijke kwaliteit**. Zoals in de inleiding aangegeven is Gezond Stedelijk Leven voor iedereen het leidmotief bij ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Dit stelt eisen en wensen aan de ruimtelijke inpassing van grote infrastructurele ingrepen als nieuwe HOV-verbindingen. Om inzichtelijk te maken om welke wensen en eisen dit gaat, is de ruimtelijke inpassing van de Merwedelijn aan een nadere analyse onderworpen. De focus op dit onderdeel is aangebracht vanwege de actualiteit met de ontwikkeling van onder andere de Merwedekanaalzone.
- **Vervoerkundige analyse**. Hierin is gekeken naar de vervoerkundige effecten van de onderdelen van het OV-netwerk. Wat zijn potentiële reizigersaantallen? Welke capaciteit is nodig? Wat betekent dat voor de systeemkeuze (HOV-bus / lightrail)? Hoe ontwikkelt de exploitatie zich en wat is het effect op andere onderdelen binnen het OV-netwerk?
- **Infrastructurele inpassing Zuidwest**. Voor de infrastructurele inpassing is een analyse uitgevoerd naar de haalbaarheid van maatregelen. Er is ingezoomd op de consequenties op de thema's:
  - ruimtelijke inpasbaarheid;
  - verkeerskundige inpasbaarheid (andere modaliteiten);
  - effecten op ov-reistijden tram/bus;
  - stedelijke kwaliteit (o.a. barrièrewerking);
  - investeringskosten;
  - faseer- en maakbaarheid van de oplossingen.

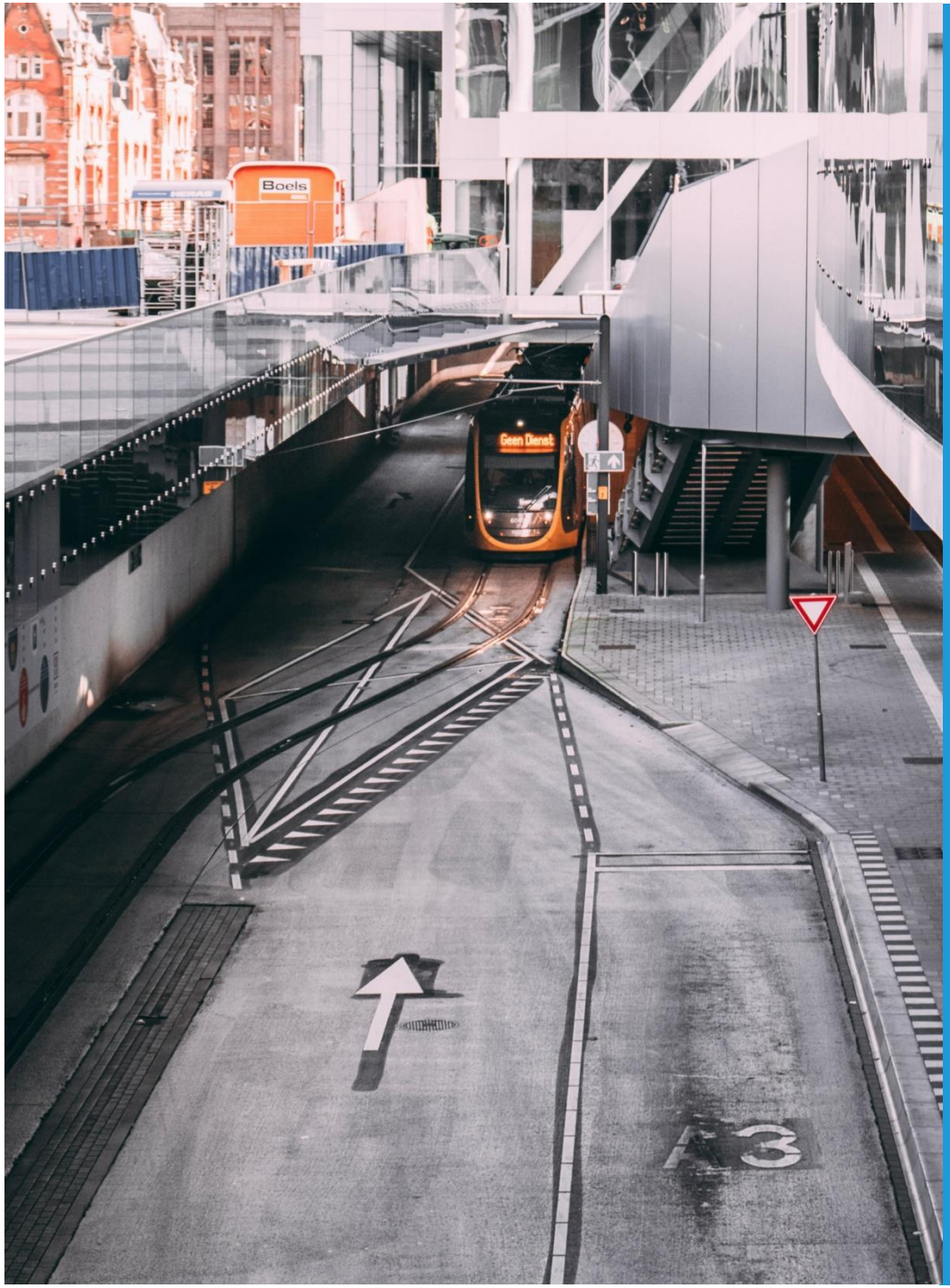
  In deze analyse is rekening gehouden met meerdere mogelijke routeringen, exploitaties, type voertuigen en type ligging. De scope van deze inpassingsstudie is beperkt tot de Merwedelijn tussen het stationsgebied en de aansluiting bij Westraven en op het gebied rondom het 5 Meiplein.

Voorafgaand aan deze studie is in januari 2021 het document '*Menukaart OV Versnellen in Zuidwest*' opgeleverd. Daarin is het speelveld van tracévarianten voor met name de Merwedelijn verkend. Op basis van deze verkenning zijn de concrete onderzoeksvragen geformuleerd voor de vervoerkundige analyse en de ruimtelijke inpassing. Verder is in de menukaart aan aantal principes geformuleerd die als uitganspunt zijn meegenomen in de verdere verkenning.

Deze bouwstenen bouwen hiermee voort op verschillende verkenningen en studies die het afgelopen jaar zijn uitgevoerd naar de (OV-)bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest. Specifiek gaat het hierbij om de 'Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest' en de 'Quickscan HOV Zuidlob', beide uit juli 2020.

Onderstaand figuur geeft de inhoudelijke scope van deze studie schematisch weer.





Doelen en afweegkader eerste stappen Schaalsprong OV

4. Wat moet de Schaalsprong OV opleveren?

Wat moet de Schaalsprong OV opleveren?

Doelen en afweegkader eerste stappen Schaalsprong OV

HOV is geen doel op zich, maar een middel om bovenliggende doelen te bereiken. Om te komen tot weloverwogen conclusies en tot ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de schaalsprong OV is een globaal afweegkader opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van elementen uit beoordelings- en afweegkaders uit eerdere studies en rapporten. In dit hoofdstuk worden de doelen als afweegkader voor deze studie toegelicht.

Globaal afweegkader

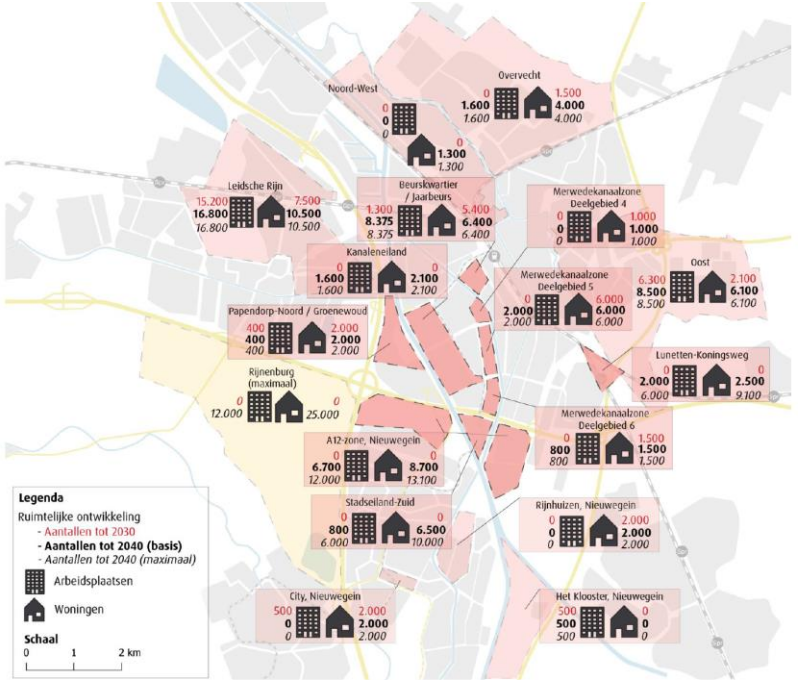
Bij de uiteindelijke beoordeling en het bepalen van ontwikkelrichtingen is bepalend in welke mate de onderzochte netwerkonderdelen bijdragen aan de gestelde doelen en tegen welke prijs ze dit doen. De maatregelen met het hoogste doelbereik op de meest kostenefficiënte wijze lijken rationeel gesproken de 'beste' maatregelen. Bij de beoordeling binnen deze studie wordt gekeken naar de volgende aspecten:

- Ontsluiten en bereikbaarheid verstedelijkingslocaties;
- Bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid;
- Oplossend vermogen capaciteitsknelpunten (NMCA);
- Bijdrage aan gehele OV-netwerk (Schaalsprong);
- Bijdrage aan mobiliteitstransitie;
- Toekomstvastheid;
- Investeringskosten in relatie tot technische haalbaarheid en kwaliteit ruimtelijke inpassing;
- Haalbare en betaalbare exploitatie.

In het vervolg van deze paragraaf worden ze kort toegelicht.

Ontsluiten en bereikbaarheid verstedelijkingslocaties

Een van de grootste uitdagingen van (de regio) Utrecht is het faciliteren van de verstedelijkingsopgave (conform de RSU). Een goede bereikbaarheid is hiervoor randvoorwaardelijk. Bij de beoordeling wordt gekeken naar de mate waarin nieuwe en bestaande verstedelijkingslocaties worden ontsloten met OV en wat dat doet met de bereikbaarheid. (o.a. A12 Zone, Papendorp en Merwedekanaalzone). Naast deze gebieden is ook de bereikbaarheid van Utrecht Sciencepark, als grootste en snelst groeiende campus van het land, een belangrijk criterium.



Bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Vanuit het overkoepelende thema 'Gezond Stedelijk Leven' worden de netwerkonderdelen beoordeeld op hun bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. In de RSU zijn vijf stadsprofielen gedefinieerd waaruit, met behulp van de zogenaamde 'barcode' (zie volgend hoofdstuk), criteria volgen die belangrijk zijn voor een goede en uitgebalanceerde ruimtelijke kwaliteit. De netwerkonderdelen worden beoordeeld op hun bijdrage hieraan. Concreet gaat het om zaken als inrichting van de openbare ruimte, ruimte voor groen en andere functies die zorgen voor een prettiger leefklimaat, het wegnemen van (visuele) barrières en zaken die de (sociale) veiligheid vergroten.

Oplossend vermogen (NMCA)knelpunten

De netwerkonderdelen worden beoordeeld naar het oplossend vermogen voor bestaande en voorziene capaciteitsknelpunten in de infrastructuur. In essentie komt het erop neer dat het mobiliteitssysteem in de breedte aan haar grens zit. Alle deelsystemen lopen over en maken in veel gevallen gebruik van dezelfde infra. En op de aanwezige infrastructuur is geen ruimte voor extra bussen en trams naar bijvoorbeeld Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg. Hierdoor wordt het hele mobiliteitssysteem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors – onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan – gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel overlast van ondervindt (doorstroming, veiligheid, leefbaarheid)

De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die elke vier jaar wordt uitgevoerd, identificeert verschillende knelpunten in en rondom Utrecht. Niet alleen op de toegangsroutes naar Utrecht CS en op regionale OV-verbindingen, maar ook op het nationale spoor- en wegennet.

Op nationale knooppunt Utrecht CS komen verschillende modaliteiten samen; trein, tram, bus, fietsers, voetgangers, auto's en taxi's. Verdiepend onderzoek naar dit NMCA-knelpunt heeft inzicht gegeven in de zwakke schakels in en rondom Utrecht CS. De verwachting is dat zonder maatregelen deze knelpunten zich in de komende jaren steeds nadrukkelijker manifesteren als gevolg van de groeiende vervoersvraag van, naar en via Utrecht CS.

Voor het tram- en busnetwerk (BTM) kwamen in de NMCA van 2017 vijf capaciteitsknelpunten naar voren[2]:

- Binnenstadscorridor Utrecht – Centraal – Zeist
- Lijn 28 Utrecht Centraal Station – Utrecht Science Park
- Busbaan door Utrecht Science Park
- Tramlijn 22 ('Uithoflijn'): Centraal Station – P+R Utrecht Science Park
- Van Zijstweg (route van/naar Merwedekanaalzone en Papendorp als ontwikkellocaties)

De NMCA 2021 zal binnenkort worden gepubliceerd. Deze is uitgangspunt voor verdere verdieping. Studies die zijn uitgevoerd sinds de laatste NMCA laten zien dat knelpunten nog steeds bestaan en/of groter worden. COVID19 heeft uiteraard een dempend effect op de groei. Maar de verwachting (van onder meer het CPB en PBL[3]) is dat COVID19 een tijdelijke dip betekent in de economische ontwikkeling en mobiliteit.

Bijdrage aan gehele OV-netwerk (Schaalsprong)

Bij de beoordeling van de netwerkonderdelen wordt gekeken naar hun bijdrage aan het gehele OV-netwerk en de beoogde schaalsprong daarvan. Die

[2] Achtergrondrapportage bus, tram en metro (2017)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nmca-btm-2017

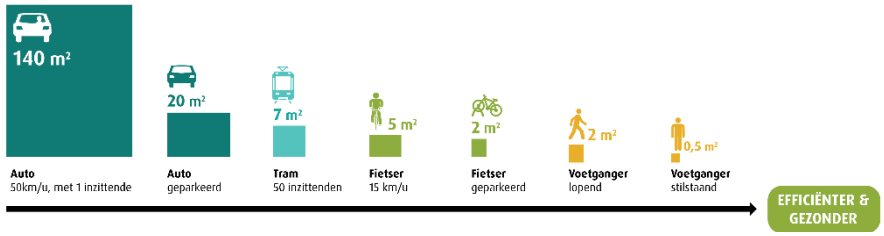
[3] Kansrijk Mobiliteitsbeleid, juni 2020

schaalsprong OV wordt gesymboliseerd door het Wiel met Spaken. Zoals gezegd, geen doel op zich en een ontwikkelperspectief voor de lange termijn. Maar dat betekent wel dat ingrepen die in het OV-systeem worden gedaan een flinke toegevoegde waarde moeten bieden ten opzichte van het huidige systeem en de huidige dienstverlening aan de reiziger. Bij de ambitie van *gezond stedelijke leven voor iedereen* hoort een bepaalde allure en kwaliteit, maar ook daadkracht. Daadkracht om gedurfde besluiten te nemen.

Bijdrage aan mobiliteitstransitie

Om de voorziene knelpunten op te lossen en de groei aan inwoners, woningen en banen in Utrecht op een gezonde manier op te vangen is een mobiliteitstransitie van auto naar actieve en collectieve mobiliteit noodzakelijk én onvermijdelijk. Deze mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Heel concreet gaat het dus om een modal shift van auto naar OV en fiets. Daarmee reduceren we emissie van CO_2, stikstof, fijnstof en geluid en maken we ons leefmilieu aantrekkelijker.

De verschillende netwerkonderdelen worden beoordeeld aan de hand van hun bijdrage aan de mobiliteitstransitie.



Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

Toekomstvastheid

De schaalsprong OV kan niet in één keer worden gerealiseerd. Er zullen een faseringen nodig zijn. Dit vraagt een adaptieve ontwikkelstrategie waarbij ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkeling van het mobiliteitssysteem (waaronder OV) hand in hand gaan. Voor de eerste stappen van de schaalsprong kijken we naar de wijze waarop deze logischerwijs passen in het lange termijn ontwikkelperspectief. In hoeverre blijven opties voor de toekomst mogelijk na de eerste stappen of worden doorgroeimogelijkheden geblokkeerd? Ook zal de groei van de stedelijke regio niet ophouden bij de horizon van de meeste huidige plannen (2040). In hoeverre is er nog groei mogelijk binnen het OV-systeem en in het bredere mobiliteitsnetwerk? Bij dit onderdeel kijken we ook naar mogelijke 'desinvesteringen' en het maximaal benutten van recente investeringen.

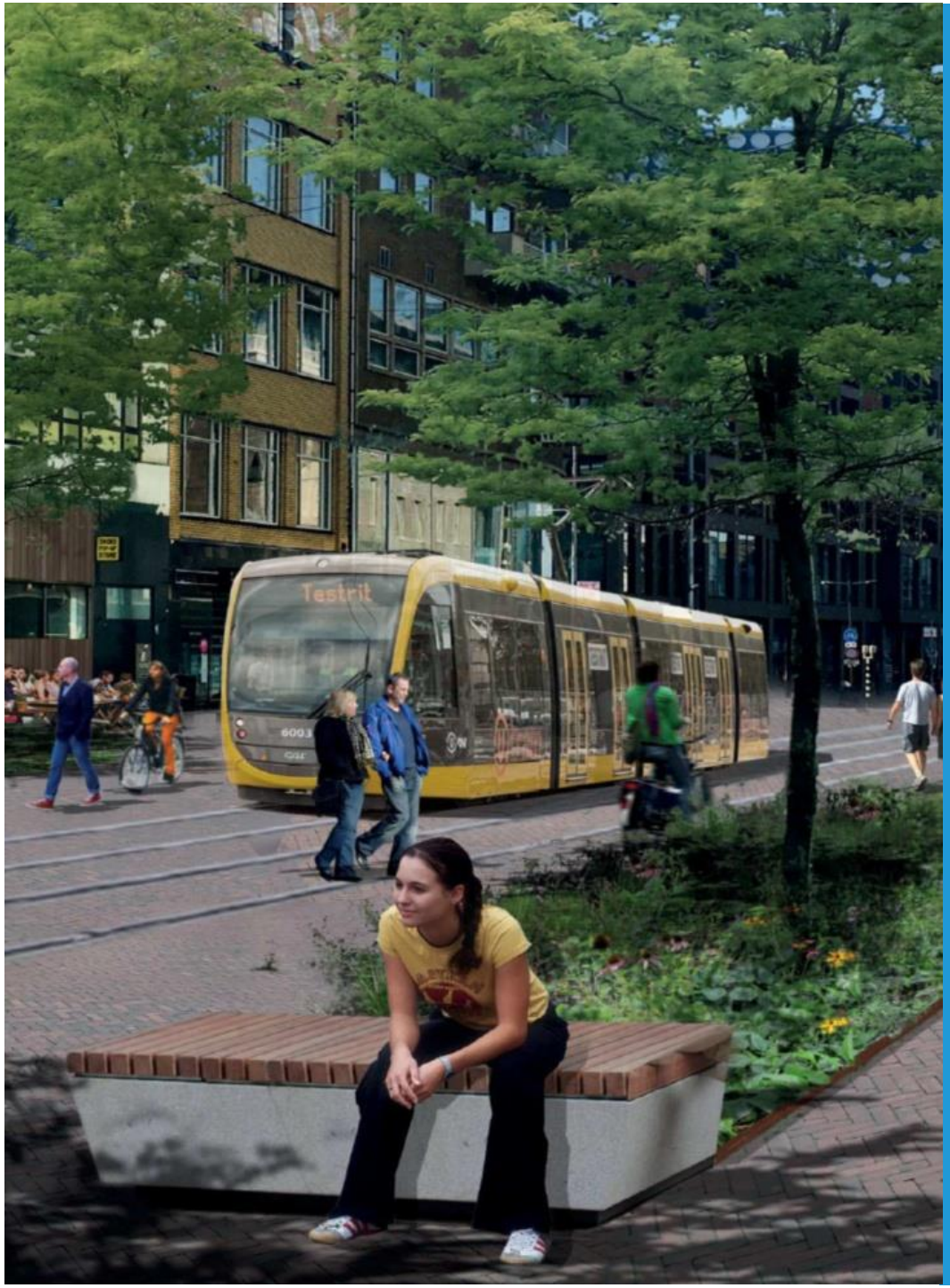
Investeringskosten in relatie tot technische haalbaarheid;

Inpassing van nieuwe HOV-verbindingen in bestaand stedelijk gebied brengt grote uitdagingen met zich mee. Zeker ook op het gebied van de technische inpassing van de infrastructuur. Een hoge exploitatiesnelheid stelt eisen aan bijvoorbeeld de boogstralen van de baan. Inpassing van dergelijke boogstralen in bestaande omgeving is in sommige situaties complex, niet in de laatste plaats rondom Utrecht Centraal.

Bij de beoordeling van de netwerkonderdelen wordt gekeken naar de investeringskosten die nodig zijn in relatie tot de technische haalbaarheid. Hierbij wordt ook de (maatschappelijke) aanvaardbaarheid van de technische oplossing in ogenschouw genomen.

Haalbare en betaalbare exploitatie

Een gezonde exploitatie van het toekomstige OV-systeem is een belangrijk aspect en uitgangspunt voor de concessieverlener, in dit geval de provincie Utrecht. Om dit te beoordelen wordt globaal gekeken naar reizigersopbrengsten en benodigde inzet van materieel om de in de toekomst gevraagde capaciteit te leveren. Aandachtpunt hierbij is het netwerkeffect van nieuwe HOV-verbindingen. Deze kunnen immers aanleiding geven het bestaande OV-netwerk te optimaliseren.



Groeien met het uitgangspunt van
Gezond Stedelijk Leven

5. Ruimtelijke inpassing en kwaliteit

Ruimtelijke inpassing en kwaliteit

Groeien met het uitgangspunt van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen

Vanuit het overkoepelende thema 'Gezond Stedelijk Leven' voor iedereen gelden er hoge ambities ten aanzien van ruimtelijke inpassing en kwaliteit van nieuwe stedelijke (OV-)infrastructuur. Om die reden is een specifieke analyse gedaan naar de ruimtelijke inpassing van de Merwedelijn (tussen Utrecht Centraal en Westraven). In die analyse zijn de volgende hoofdvragen onderzocht:

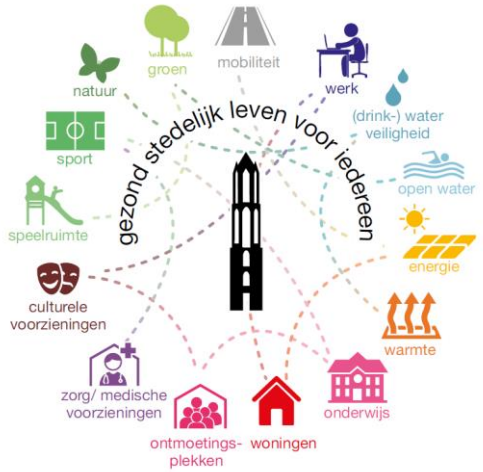
- **Welk openbaar vervoer past in de stad die Utrecht wil worden?**
- **Welke eisen moeten worden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit van de Merwedelijn om dit te bereiken?**

Opgemerkt wordt dat het een analyse op hoofdlijnen betreft. De uitgevoerde analyse in het kader van deze studie is bedoeld om de keuzes ten aanzien van de richtinggevende principes over de ruimtelijke inpassing in beeld te brengen.

Kaders ten aanzien ruimtelijke inpassing

In de inleiding van deze rapportage is al stilgestaan bij de grote opgave waarvoor Utrecht gesteld staat. Tot 2040 gaat het om een groei tot 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen in de MRU. Hiervan zullen tenminste zo'n 60.000 woningen binnenstedelijk worden gebouwd. Uitgangspunt is dat naast werkplekken en woningen, andere voorzieningen nodig zijn om gezond stedelijk leven mogelijk te maken, zoals ruimte voor groen, sporten en voldoende culturele en maatschappelijke voorzieningen. De groei van de stad wordt als kans gezien om de bestaande stad te versterken. In de kaderstellende beleidsdocumenten als de Ruimtelijke Strategie 2040, het Mobiliteitsplan 2040, maar ook Utrecht Nabij wordt de basis voor de ruimtelijke ontwikkelstrategie gelegd.

De voornaamste binnenstedelijke ontwikkellocaties die worden ontsloten door de Merwedelijn zijn de Merwedekanaalzone, de A12-zone en het Beurskwartier en Stationsgebied. Ook is er een belangrijke relatie met het de historische binnenstad. De ruimtelijke visie op deze gebieden bepaalt voor een deel het antwoord op de vraag welk openbaar vervoer past in de stad die Utrecht wil worden. Hieronder wordt een korte kenschets van deze gebieden gegeven. De visie van de A12-zone is nog in ontwikkeling.



Merwedekanaalzone

Langs het Merwedekanaal wordt de autovrije wijk Merwedekanaalzone ontwikkeld voor circa 20.000 bewoners. Mensen wonen compact en hebben veelal geen eigen tuin, maar gebruiken des te meer de openbare ruimte. De wijk is optimaal ingericht voor langzaam verkeer en sluit goed aan op het stedelijke netwerk van routes voor langzaam verkeer. Merwedekanaalzone krijgt een goede verbinding met het openbaar vervoer naar knooppunt Westraven en Utrecht Centraal. Autoparkeren kan aan de rand van de wijk en op afstand in een parkeerhub aan de snelweg. Gezien de vele nieuwe bewoners en de ambitie voor gezond stedelijk leven, krijgen hoofdstraten als de Europalaan de functie van levendige stadsstraat. Hier is doorstroming van verkeer niet de enige functie, maar speelt ook verblijf een belangrijke rol.



Visualisatie hoogstedelijk woonmilieu Merwedekanaalzone (OKRA landschapsarchitecten)

Beurskwartier en Stationsgebied

Het Stationsgebied en het Beurskwartier (de omgeving van de Jaarbeurs) ontwikkelen zich tot hoogstedelijk onderdeel van het vergrote centrum. Dit gebied zal mensen blijven trekken uit de hele stad, de regio en het land. In het Beurskwartier komt een menging van wonen, werken en voorzieningen. Door de bestaande parkeervelden te bebouwen wil Jaarbeurs zich ontwikkelen tot een plek voor beurzen en andere evenementen, waar ontmoeten in een aantrekkelijke omgeving centraal staat.

Groene en recreatieve routes in en om het gebied vergroten de aantrekkelijkheid van lopen en fietsen en dragen bij aan de leefkwaliteit in het Beurskwartier. Het gebied is grotendeels autovrij en ingericht voor de voetganger en fietser. Bewoners van het Beurskwartier kunnen gebruik maken van elektrische deelauto's. Auto's worden buiten de wijk geparkeerd. Bestemmingsverkeer door auto's en logistiek wordt zodanig ingepast dat de straten multifunctioneel kunnen worden gebruikt; zowel geschikt voor verblijf als voor verkeer.



Visualisatie Beurskwartier

Centrumgebied

De ontwikkeling die de stad en de regio doormaken geeft een steeds grotere druk op de historische binnenstad van Utrecht. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gesteld dat de bereikbaarheid van de binnenstad meer in balans moet komen met de lokale kwaliteit. Hierdoor zijn er ook aanpassingen nodig aan het openbaar vervoer door de binnenstad. Het (doorgaande) busverkeer heeft nu een te grote impact op de leefbaarheid en past niet meer bij de ambities voor de binnenstad: Nieuwe oplossingen voor openbaar vervoer zijn nodig die beter aansluiten bij de ambities voor de openbare ruimte in de binnenstad voor de komende jaren.

Vertaling naar kwaliteiten voor de stadsstraten

Het netwerk van spoor- en autowegen vormen ruimtelijke en functionele barrières in de stad. Ook de tram- en busbanen op maaiveld (de 'spaken' van het 'wiel') en kanalen vergroten de barrièrewerking. Utrecht wil geen stad zijn met wijken die zijn opgesloten tussen verkeersstructuren. Barrières moeten

worden geslecht om het netwerk voor langzaam verkeer te verfijnen en wijken te verbinden.

Streven bij de verdichting van de stad is bestaande infracorridors om te vormen naar levendige stadsstraten die uitnodigen om te gaan lopen of te fietsen. In een multifunctionele stadsstraat is er een relatie tussen beide zijden van de straat (zowel visueel als functioneel) en kun je op veel plekken gemakkelijk oversteken. In een stadsstraat zijn OV (tram / bus) en auto te gast en domineren niet. Vanzelfsprekend horen hierbij ook sociale veiligheid en voldoende levendigheid op straat en in aangrenzende gebouwen. Dus geen gesloten gevels, maar levendige plinten met functies aan de straat. Uitgangspunt is dat de Merwedelijn en andere spaken geen nieuwe barrières vormen in de stad.

De straten rondom het Beurskwartier en Merwedekanaalzone waar de Merwedelijn moet worden ingepast, zijn op dit moment nog niet ingericht op het gezond stedelijke leven van de toekomst. Op de bestaande straten zijn autoverkeer en openbaar vervoer dominant. Langzaam verkeer heeft geen prioriteit en groen komt op de laatste plaats. Infracorridors als Van Zijstweg, Tellegenlaan, Overste den Oudenaan en Europalaan en de directe omgeving van deze straten moeten de levendige stadsstraten van de toekomst worden. Flaneren, fietsen, skaten, verblijven, ontmoeten zijn daarbij even belangrijk.

Door de Merwedelijn te beschouwen als integraal onderdeel van het totale stedelijk weefsel en niet alleen als infracorridor kunnen toekomstgerichte keuzen worden gemaakt.

Inpassing Merwedelijn

Voor de inpassing van de Merwedelijn bestaan er feitelijk drie smaken: op maaiveld (0), onder de grond (-1), of boven de grond (+1). Het belangrijkste verschil is dat de Merwedelijn bij inpassing van de OV-verbinding op maaiveld mee doet aan het straatbeeld en dat het functioneren moet aansluiten op het functioneren van de omgeving. Vier aspecten zijn daarbij bepalend.

- Snelheid
- Menging verkeersdeelnemers
- Frequentie
- Schaal van voertuigen, haltes en bijbehorende infrastructuur

De eisen/wensen ten aanzien van inpassing van (OV-)infrastructuur op deze aspecten volgen uit het gewenste ruimtelijk beeld van de levendige stadsstraten. Daarmee worden ze in zekere zin bepalend voor de OV-kwaliteit die kan worden geboden.

Bij een inpassing op -1 of +1 is er geen menging met overige functies en spelen de bovengenoemde aspecten, met uitzondering van snelheid (i.r.t. boogstralen) geen rol. Dan gaat het meer over zaken als oversteekbaarheid, groen, sociale veiligheid, levendige plinten en hellingen en haltes.

Hieronder wordt kort op de effecten van de verschillende inpassingen ingegaan. Daarbij is niet alleen gekeken naar de vormgeving van de trambaan of de busbaan, maar ook naar de effecten op alle modaliteiten en op het gehele straatprofiel. Zo kan een integrale afweging van de leefkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit worden gemaakt.

Een oplossing op +1

Dit betekent dat de Merwedelijn op een viaduct of andere constructie boven het straatniveau ligt. De tram kan op grote snelheid rijden zonder hinder van andere verkeersdeelnemers. Omgekeerd ondervindt de doorstroming van langzaam verkeer en autoverkeer op straat de voordelen van de verhoogde tram. Echter, voorbeelden van openbaar vervoer op +1 laten zien dat er over het algemeen een ruimte op maaiveld ontstaat met weinig ruimtelijke kwaliteit die niet uitnodigt voor het gebruik dat wordt beoogd met gezond stedelijk leven. De fysieke barrièrewerking is met name aanwezig bij de hellingbanen van 0 naar +1 en andersom en bij de inpassing van haltevoorzieningen. Duidelijk wordt dat bij de Europalaan Noord de zichtrelatie tussen park en gebouwen wordt belemmerd, maar ook tussen trottoirs aan de gevelzijde en het park vanwege de constructieve elementen. Een trambaan op +1 domineert de ruimte en verkleint de verblijfskwaliteit. In theorie is de ruimte onder het

viaduct goed oversteekbaar, maar in de praktijk is dit geen plek waar je graag bent en dat maakt het oversteken minder aantrekkelijk.



Impressie Croeselaan op +1

Ook op de Croeselaan vormt de OV-baan op +1 een dominant element in het straatbeeld. Veel groen op straatniveau en bomen moeten wijken voor de constructie. De constructie vormt een visuele blokkade in de lengterichting van de Croeselaan.

Een oplossing op -1

Dit betekent dat de Merwedelijn in een tunnel onder het straatniveau ligt. Net als bij een +1 oplossing kan het openbaar vervoer op hoge snelheid en met grote capaciteit rijden zonder nadelig effect op het overige verkeer. Bij een goede inpassing van de tramtunnel kunnen de ruimtelijke effecten op de openbare ruimte en de beleving daarvan positief zijn. Daarvoor moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan, die met goede integrale ontwerpen kunnen worden ingevuld.

Zo is er veel ruimte en een goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en zijn er mogelijkheden om de sociale veiligheid te waarborgen. Groenvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd wanneer er voldoende gronddekking op het tunneldak wordt gerealiseerd. En in het straatprofiel is er ruimte voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat en levendige plinten. Omdat de impact van een hellingbaan slechts plaatselijk is en een ondergrondse ligging van de Merwedelijn veel ruimtelijke voordelen heeft, kan worden gesteld dat een hellingbaan naar -1 in een stadsstraat in combinatie met een tracé op -1 beter inpasbaar is dan een Merwedelijn op maaiveld.

Een oplossing op maaiveld

Bij een maaiveldoplossing gelden er zoals gezegd ‘eisen’ aan de OV-bundel vanuit de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

Van de vier criteria is **snelheid** het meest bepalend voor de inpasbaarheid. Grote snelheidsverschillen van de verschillende verkeersdeelnemers in een stadsstraat zijn niet wenselijk. Een snelheid van maximaal 30 kilometer per uur in de omgeving van het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone lijkt dan ook



Impressie Europalaan met Merwedelaan ondergronds en extra ruimte voor groen

samen te gaan met ruimtelijke kwaliteit in stadsstraten. Bij een tramlijn op lagere snelheid zijn de inpassingsmogelijkheden groter en daarmee ook de mogelijkheden om de openbare ruimte op andere manieren te gebruiken dan alleen voor het ‘stromen’. Bovendien is een lagere snelheid gunstiger voor geluidsoverlast. Bij krappe bochten is er overigens wel meer geluidsproductie en meer trillingen, ook bij een lagere snelheid.

Ook **menging** van verkeersdeelnemers is een aspect dat de inpasbaarheid van openbaar vervoer bepaalt. De keuze voor een bepaalde mengvorm hangt af van de geprognosticeerde intensiteiten van de verschillende verkeerdeelnemers en de locatie specifieke kenmerken en kwaliteiten. De uitersten zijn een volledige vrije baan en een volledig gedeelde ruimte ('shared space'). Het slim combineren van verschillende gebruikers en functies in één ruimte kan eraan bijdragen dat de beperkte ruimte goed wordt benut en dat er bijvoorbeeld extra ruimte is voor groen. Het beperken van de barrièrewerking voor kruisend verkeer is een aandachtspunt.



Tramlijn 22 op maaiveld

De **frequentie** van het OV bepaalt in belangrijke mate de service aan de reiziger en tegelijkertijd de barrièrewerking. Het is belangrijk om een passende balans te vinden tussen oversteekbaarheid van de route en de frequentie en snelheid van het OV.

In het ontwerp van de openbare ruimte is de menselijke **schaal** een belangrijke referentie. Mensen vinden het over het algemeen aangenaam wanneer de schaal van het OV hierbij aansluit. Stadsstraten worden ontworpen voor mensen, lopend of op de fiets. Een keuze voor kleinschalig rijdend materieel brengt een bijpassende schaal aan infrastructuur rond de OV-lijn met zich mee. Voor korte trams volstaan korte haltes. Hoe kleiner de halte, hoe beter deze inpasbaar zijn in de openbare ruimte.

Naast de menselijke schaal is ook de schaal van de gebouwde omgeving relevant. In een grootschalige omgeving met brede straatprofielen, zoals in het naoorlogse Kanaleneiland, zijn grotere voertuigen beter inpasbaar dan in de kleinschalige straten van de fijnmazige middeleeuwse historische binnenstad. Waar in Kanaleneiland een stadstram met twee tramstellen aansluit op de schaal van de omgeving, past in de binnenstad alleen een 'stadstrammetje' met één tramstel. Een groter voertuig verstoord oversteekrelaties door de relatief lange slierten van rijdende trams ten opzichte van de ruimte. Ook lange haltes verstoren oversteekrelaties.

Conclusie ruimtelijke kwaliteit en inpassing

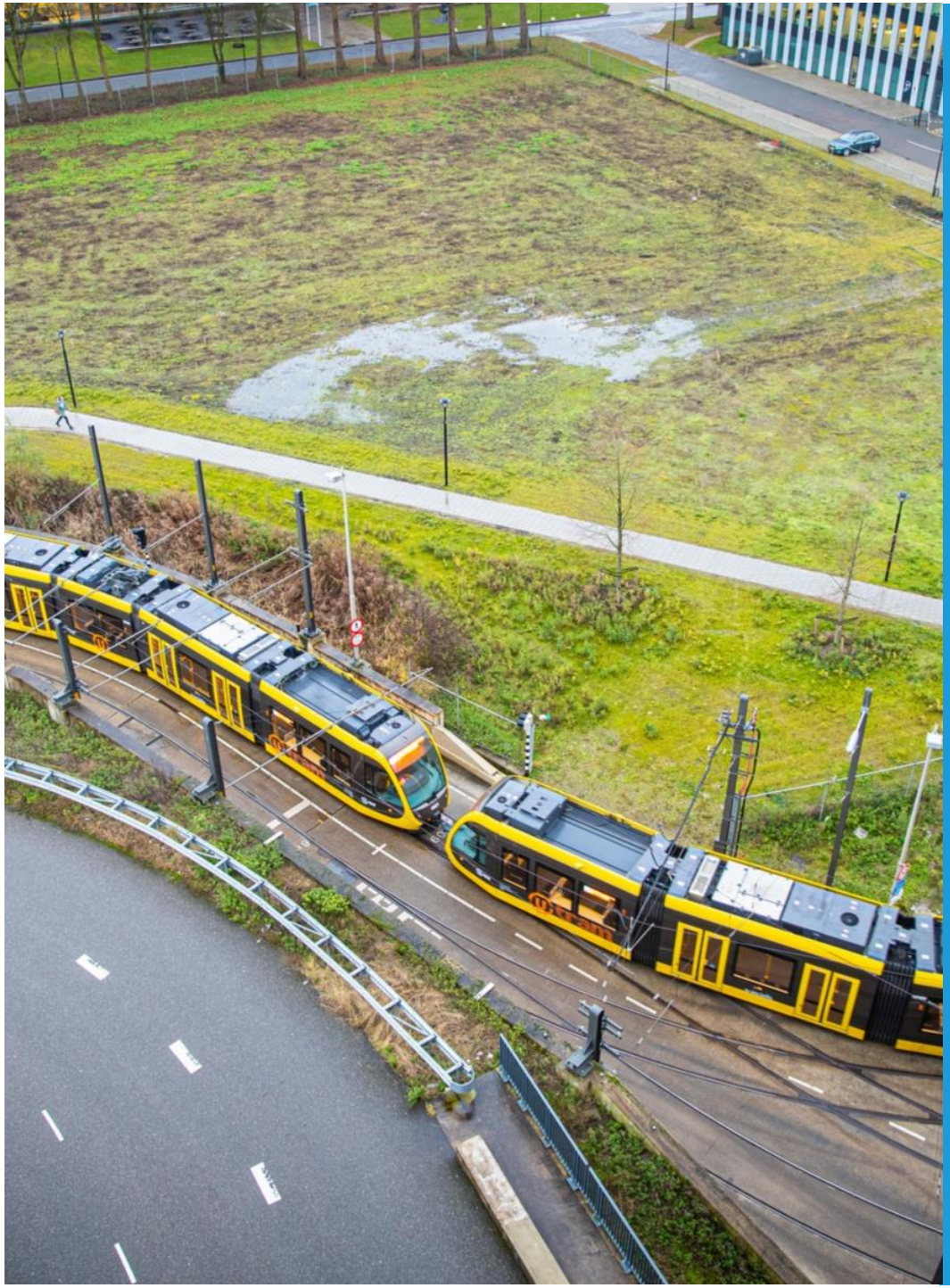
De Merwedelijn biedt een kans de kwaliteit en mogelijkheden van de openbare ruimte te vergroten wanneer aan een aantal voorwaarden wordt voldaan en er wordt gekozen voor een ligging op -1 of op maaiveld. Een uitvoering op +1 draagt niet bij aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit en inpassing.

Een snelle Merwedelijn op -1 met een hoge capaciteit is ruimtelijk inpasbaar. Voorwaarden zijn voldoende gronddekking en een zorgvuldige positionering van haltes en eventuele hellingbanen.

Ook een 'ontspannen' stadstram op het maaiveld is goed inpasbaar, hoewel dit meer beperkingen aan het OV oplegt. Hierbij komt namelijk de voorwaarde dat het gaat om een tram die maximaal 30 km per uur in Beurskwartier en Merwede-kanaalzone rijdt en een lagere frequentie heeft om de barrièrewerking voor kruisend verkeer te beperken. Op de Europalaan zuid kan meer snelheid worden gemaakt. Omdat een beperkte snelheid uitgangspunt zou zijn, kan op plekken waar de ruimte schaars is, wellicht menging met andere verkeersdeelnemers plaatsvinden.

Bij vervolgstappen in de uitwerking van de Merwedelijn moeten de eisen op het gebied van ruimtelijk inpassing worden aangescherpt en locatie specifiek worden gemaakt, ook voor het deel richting Nieuwegein. De functie van de Merwedelijn in het totale mobiliteitssysteem is daarbij van groot belang. Daarbij komt ook de samenhang in beeld met zaken als de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van stad en regio en de technische mogelijkheden (fasering en technische inpasbaarheid). Maar ook de relatie met (de rest van)

het maaiveldontwerp, zodat alle modaliteiten, groenstructuren, waterstructuren, oversteken en het functioneren van gebouwen in samenhang kunnen worden ontworpen. En uiteraard speelt ook de (impact van) de bouwwijze en bouwtijd mee in de afweging over ruimtelijke kwaliteit en inpassing.



Hoofdlessen ten aanzien van capaciteit, vervoerwaarde, beleidsknoppen en fasering

6. Vervoerkundige analyse

Vervoerkundige analyse

Hoofdlessen ten aanzien van capaciteit, vervoerwaarde, beleidsknoppen en fasering

Om inzicht te krijgen in de toekomstige reizigersaantallen van verschillende tracé- en systeemkeuzes is een vervoerkundige analyse uitgevoerd. Aan de hand van enkele projectvarianten en 'draaiknoppen' is de bandbreedte in het speelveld inzichtelijk gemaakt. Dit heeft geleid tot een aantal hoofdlessen die in dit hoofdstuk afzonderlijk worden toegelicht. In de hoofdstukken over bevindingen (hfst. 9) en conclusies (hfst. 10) worden integrale conclusies getrokken in samenhang met de inzichten op de andere thema's. De technische rapportage (d.d. 29 april 2021) van de vervoerkundige analyse is als afzonderlijk bijlage bijgevoegd. Daarin zijn ook de modeluitgangspunten (gebaseerd op RSU2040, Utrecht Nabij en het Mobiliteitsplan 2040) opgenomen.

De werkwijze van de vervoerkundige analyse

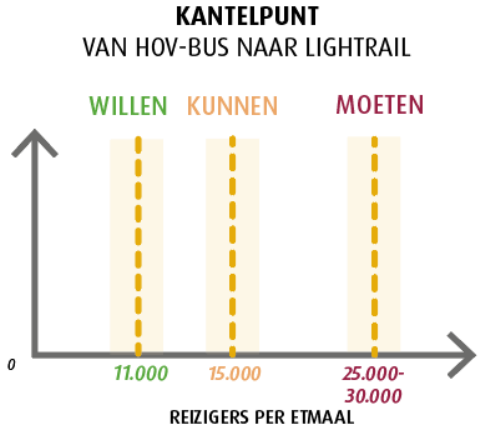
Het speelveld van tracé- en systeemkeuzes is groot. Om goed grip te krijgen op de reizigersaantallen is in drie fases gestructureerd antwoord gegeven op de hoeken van het speelveld. Daarbij is gevarieerd met verschillende netwerkscenario's en ruimtelijke programmering op basis van de RSU en Utrecht Nabij:

1. In beeld brengen van de **boven- en ondergrenzen** van het systeem als stip op de horizon voor '2040' in relatie tot kantelpunten in systeemkeuze met behulp van drie basisvarianten, namelijk:
   - I. Ondergrondse lightrail Merwedelijn (inclusief binnenstadscorridor) en HOV-bus op de Waterlinieverbinding;
   - II. Lightrail op de Waterlinieverbinding en HOV-bus op de Merwedelijn;
   - III. A. Ondergrondse lightrail Merwedelijn (inclusief binnenstadscorridor) en lightrail Waterlinieverbinding
     B. Ondergrondse lightrail Merwedelijn (tot aan Utrecht CS) en lightrail Waterlinieverbinding (*groeifondspropositie)*
2. Analyse naar '**knoppen in het systeem**' om zo de meest krachtige knoppen in beeld te krijgen waarmee de vervoersvraag verschuift en daarmee invloed hebben op kantelpunten. We onderscheidden de knoppen 'ruimtelijke ordening', 'mobiliteitstransitie' en 'keuzes in het OV-netwerk.
3. **'Back-casting'** brengt de timing van de kantelpunten van het OV in beeld. Wat zijn de eerste stappen richting het 'eindbeeld'? Het gaat hier om de ontwikkeling in reizigersstromen in relatie tot de kantelpunten gedurende het ontwikkelpad naar de stip op de horizon.

Capaciteit in het systeem: kantelpunten

Deze studie onderzoekt de samenhang tussen Merwedelijn en Waterlinielijn, inclusief de systeemkeuze voor deze verbindingen en de invloed daarvan op de rest van het Utrechtse OV-systeem. Een belangrijke vraag daarbij is bij welke reizigersaantallen welk OV-systeem waar passend is. Het kantelpunt tussen enerzijds een HOV-bussysteem en anderzijds een Lightrailsysteem is daarbij een belangrijk element. We onderscheiden drie typen kantelpunten:

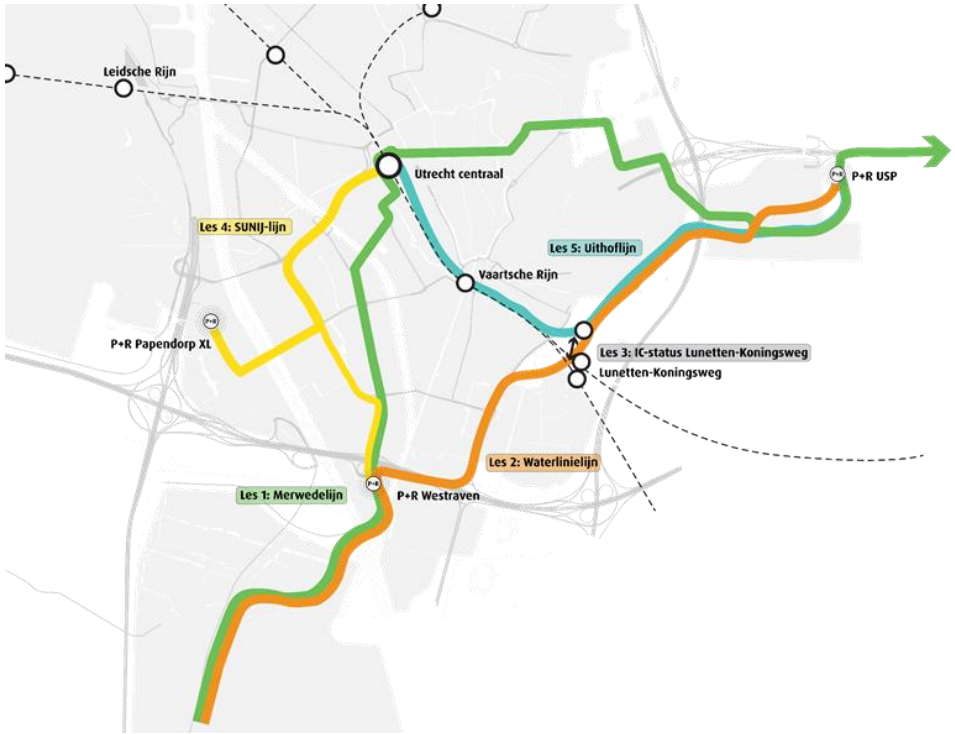
1. **Willen** – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. **Kunnen** – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. **Moeten** – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.



N.B. Kantelpunten zijn gebaseerd op lijnniveau. Bij meerdere HOV-buslijnen op hoogwaardige infrastructuur kan de maximale capaciteit hoger zijn en ligt kantelpunt 'moeten' bij hogere aantallen

Hoofdlessen ten aanzien van capaciteit en vervoerwaarde

De vervoerkundige analyses hebben geleid tot zes hoofdlessen op het gebied van capaciteit en vervoerwaarde. De eerste 5 zijn daarbij gestructureerd naar een tracé (zie onderstaand figuur). De aantallen zijn met tijdshorizon 2040. De laatste les gaat over de exploitatiekosten over het geheel.



Geografische duiding hoofdlessen vervoerkundige analyse

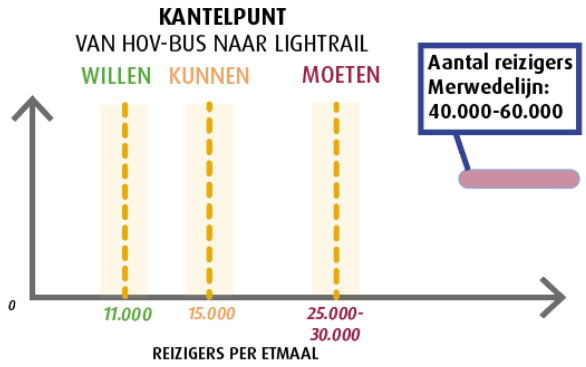
1. Merwedelijn is in elke variant een robuuste, aantrekkelijke lightrailverbinding. Metrokwaliteit is kansrijk. Koppeling met Binnenstadsas geeft kwaliteitssprong.

Een kwaliteitsverbetering op het tracé via de Merwedekanaalzone leidt tot forse reizigersaantallen (40.000 tot 60.000 reizigers). Deze aantallen zijn vergelijkbaar met de reizigersaantallen tramtunnel Grote Markt in Den Haag. Daarnaast biedt de Merwedelijn kansen om ruimtelijke ontwikkelingen aan hoogwaardig OV te koppelen. Hiermee is het mogelijk een passend mobiliteitsprofiel te realiseren. Daarnaast zorgt een snelle Merwedelijn in combinatie met het versnellen van de huidige SUNIJ-lijn op het grondgebied van Nieuwegein voor extra OV-reizigers vanuit Nieuwegein (circa 6.500 extra reizigers).

Voor een kwaliteitsverbetering is een aantrekkelijke halte op Utrecht CS belangrijk. De vormgeving en locatie spelen daarin een rol. Ervaringscijfers van de huidige SUNIJ lijn leren dat halteren aan de binnenstadszijde tot orde grootte 10.000 meer reizigers per etmaal oplevert dan de huidige (tijdelijke) halte op het Jaarbeursplein.

Een koppeling van de Merwedelijn aan de binnenstadsas biedt kansen voor het creëren van doorgaande OV-routes vanuit Nieuwegein / IJsselstein tot in de binnenstad. Dit leidt tot extra aantrekkelijkheid OV ten koste van auto en fiets voor reizigers in Nieuwegein en A12-zone (+8.000 reizigers). Daarnaast zorgt dit voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit doordat bussen vervangen worden door lightrail. Een verdere doortrekking van de lightrail naar Zeist leidt alleen tot extra reizigers als wordt ingezet op een combinatie met P+R.

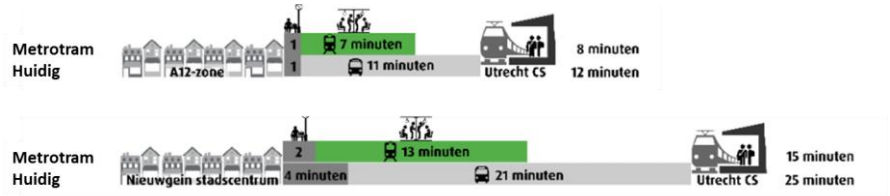
Het versnellen van het huidige SUNIJ tracé in Utrecht biedt een alternatief vanuit vervoerscapaciteit, maar benut niet de kans om een echte OV-schaalsprong te realiseren met



Aantal reizigers per dag Merwedelijn

kortere reistijden in stad en regio. Bovendien ontsluit een versnelde SUNIJ de Merwedekanaalzone niet.

Het tracé via de Merwedekanaalzone is circa vier minuten sneller dan de bestaande snelste verbinding vanaf de A12-zone naar Utrecht CS. Het nieuwe tracé in combinatie met het versnellen in Nieuwegein resulteert in een reistijd die acht minuten korter is tussen Nieuwegein stadscentrum en Utrecht CS (exclusief kortere wachttijd).



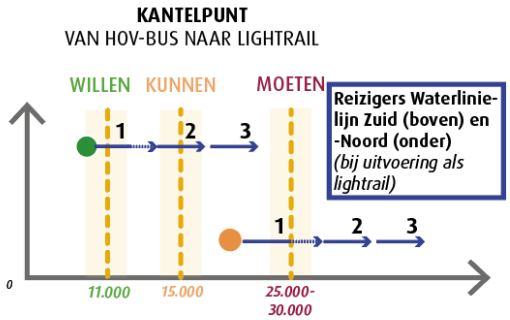
2. De potentie van de Waterlinielijn verschilt fors per trajectdeel. Mogelijkheden sterk afhankelijk van randvoorwaarden, met RO als krachtige knop

De reizigersaantallen van de Waterlinielijn-Noord (tussen Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park) zijn fors hoger dan van de Waterlinielijn-Zuid (tussen Lunetten-Koningsweg en Westraven). Het gaat respectievelijk om circa 18.000-25.000 reizigers op het noordelijk deel en circa 5.000 tot 15.000 reizigers op het zuidelijk deel.

Het aantal reizigers op de Waterlinielijn kent grote verschillen afhankelijk van keuzes in systeem en netwerk. Deze afhankelijkheden beïnvloeden de reizigersaantallen sterk (zie ook pijlen in de figuur). Bepalend daarin zijn:

1. Ruimtelijke ontwikkelingen (A12-zone en/of Rijnenburg) zorgen voor potentieel meer reizigers
2. Hogere snelheid Waterlinieverbinding (en/of extra haltes Merwedelijn) zorgen voor meer reizigers op de Waterlinieverbinding
3. De bediening station Lunetten/Koningsweg: IC-status of sprinterstatus heeft sterke invloed op de aantrekkelijkheid van de Waterlinielijn.

Concluderend blijkt dat niet in alle scenario's een lightrail passend is. Hoewel het aantal reizigers in de meeste scenario's wel rondom het kantelpunt 'willen' ligt, heeft dit negatieve gevolgen voor de exploitatie (*zie ook les 6*). Onder de juiste voorwaarden is een stap naar lightrail wel mogelijk, of op lange termijn noodzakelijk (voor het noordelijke deel). De Waterlinielijn als (HOV-)bus heeft voordelen voor regionale reizigers – men krijgt meer rechtstreekse verbindingen en hoeft niet over te stappen.



Aantal reizigers per dag Waterlinielijn Noord- en Zuid

3. Een dubbelstation Lunetten-Koningsweg met IC-status zorgt voor een netto-ontlasting Utrecht CS, als sprinterstation kent het effect beperkt

Een dubbel IC-station op Lunetten-Koningsweg zorgt voor een aantal reizigers dat groeit tot circa 70.000 reizigers per etmaal. Per saldo zorgt dit voor een ontlasting van IC-station Utrecht CS van circa 5%-10%. De potentie van Lunetten-Koningsweg met dubbele IC-status wordt daarmee in deze studie opnieuw bevestigd.

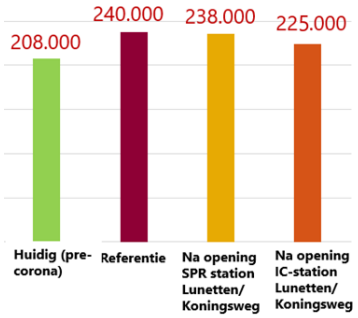
Lunetten-Koningsweg als sprinterstation trekt lagere reizigersaantallen reizigers (circa 20.000). Het station ontlast Utrecht CS nauwelijks (minder dan 1%), maar dempt wel de reizigersgroei als gevolg van productverbeteringen (o.a. Merwedelijn).

Veel reizigers van Lunetten-Koningsweg kiezen voor de fiets als voor- en na transport. Bij een IC-status geldt dat zelfs voor meer dan de helft van de reizigers. Lunetten-Koningsweg trekt bij een IC-status ±4.000 reizigers die

voorheen van Vaartsche Rijn gebruik maakte. Op Vaartsche Rijn blijven ±7.500 reizigers over. In de huidige situatie reizen ±9.000 reizigers per etmaal.



In- en uitstappers Utrecht Lunetten-Koningsweg



In- en uitstappers Utrecht Centraal

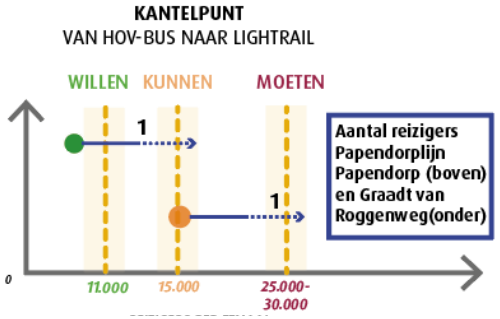
4. Het tracé van de huidige SUNIJ-lijn biedt toekomstperspectief richting Papendorp en (op termijn) Rijnenburg

Bij uitvoering van Merwedelijn biedt een herroutering van de huidige SUNIJ-lijn via het 5 Meiplein naar Papendorp op termijn potentie, zeker bij ontwikkeling van Rijnenburg, maar ook in relatie tot de mobiliteitshub XL. De reizigersaantallen op de Graadt van Roggeweg zijn (zonder de ontwikkeling van Rijnenburg) vergelijkbaar met de huidige situatie (circa 15.000). Op het tracédeel tussen het 5 Meiplein en Papendorp trekt de Papendorplijn zonder extra ruimtelijke ontwikkelingen een beperkte hoeveelheid reizigers (±9.000). Bij deze reizigersaantallen wordt uitgegaan van het aansluiten van regionale bussen.

In een toekomstperspectief met de ontwikkeling van Rijnenburg is de lijn echter cruciaal en zijn de reizigersaantallen fors hoger. Het exacte aantal reizigers is afhankelijk van de exacte aantakking, het aantal woningen in Rijnenburg en welk mobiliteitsprofiel de toekomstige wijk gaat krijgen.

Het wel of niet aantakken van bussen op Papendorp hangt samen met de technische uitwerking van de Merwedelijn, de capaciteit van de infrastructuur voor de bus op de Van Zijstweg en het eventueel aantakken op de toekomstige knoop Westraven. Indien het huidige bustracé beschikbaar blijft dan ligt doorrijden voor de hand vanwege de reizigerseffecten (geen kortere reistijden en geen nieuwe bestemmingen).

Concluderend is daarmee te stellen dat het succes van de Papendorplijn sterk afhangt van de ruimtelijke ontwikkeling in Papendorp (en Rijnenburg).



Aantal reizigers per dag Papendorplijn

5. NMCA knelpunt tramlijn 22 kan voldoende worden opgelost door keuzes elders in het netwerk of capaciteitsverhoging op het tracé zelf

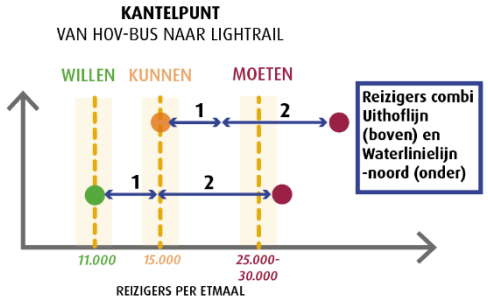
Tramlijn 22 kent in 2040 zonder extra maatregelen een capaciteitsprobleem. Dit is op te lossen door frequentieverhoging, waarvoor mogelijk infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Daarnaast zijn er op de lange termijn enkele maatregelen in het Utrechtse OV-netwerk mogelijk die zorgen voor een significante ontlasting van NMCA-knelpunt Uithoflijn:

1. Ontwikkeling van IC-station Lunetten-Koningsweg en de systeem- en tracékeuze van de Waterlinieverbinding (en daarmee ook de rolverdeling tussen tramlijn 22 en Waterlinielijn)
2. Ontwikkeling van ondergrondse lightrail op de binnenstadsas

Deze maatregelen zijn niet realistisch op de middellange termijn. In de fase van back-casting zijn reizigerseffecten bekeken voor 2030. Daaruit volgt dat zonder ontwikkeling van Koningsweg er frequentieverhoging nodig is op tramlijn 22 naar minimaal 20x/u. Ook bij 20x/u is er een beperkte restcapaciteit. Gegeven het feit dat tramlijn 22 sterker 'verspitst' is dan het gemiddelde OV in Utrecht, is het aannemelijk dat er tijdens een deel van de ochtendspitsperiode

capaciteitsknelpunten optreden (overvolle ritten en/of achterblijvende reizigers).

Ook op middellange termijn (2030) zijn op tramlijn 22 maatregelen nodig, voordat maatregelen op lange termijn gerealiseerd kunnen zijn. Dit speelt in een situatie met en zonder sprinterstation Koningsweg. De maatregel kan bestaan uit een frequentieverhoging naar 20x/u of meer (mogelijk in combinatie met ongelijkvloerse kruisingen).



Aantal reizigers per dag Uithoflijn en Waterlinielijn-Noord

6. Groei van het netwerk met HOV-bus of lightrail zorgt voor een sterke toename van exploitatiekosten

De reizigersgroei tot 2040 vraagt om behoorlijke investeringen in het netwerk. De modelresultaten laten zien dat de reizigersgroei in bus en tram tussen de 9 en 26% bedraagt, afhankelijk van netwerkkeuzes, beleidskeuzes en ruimtelijke ontwikkeling. Voor wat betreft gevolgen voor exploitatie geven de varianten een gedifferentieerd beeld:

- Een lightrail is altijd duurder in exploitatie dan bus (bij dezelfde reizigersaantallen). Hier staan baten als betrouwbaarheid, comfort en imago tegenover.
- Bij lage reizigersaantallen bij een lightrail is het exploitatietekort groter (door de grotere voertuigen). Hieruit volgt bijvoorbeeld dat de inzet van lightrail op het zuidelijk deel van het Wiel door de relatief lage reizigersaantallen ongunstig is voor de exploitatie van dit onderdeel van het netwerk. Effecten op exploitatie moeten worden bepaald voor het gehele netwerk.
- De ontwikkeling van station Koningsweg leidt ertoe dat opbrengsten binnen het bus en tram-netwerk lager worden vanwege kortere routes.

Indicatie herkomst en bestemming van reizigers

Om een idee te krijgen waar de reizigers op de Merwedelijn en Waterlinielijn vandaan komen en naar toe gaan, is een nadere analyse gedaan naar de gebruikers van deze lijnen, beide in een lightrail-variant. Dit geeft een indicatie van het reizigersgebruik in een maximale variant.

*Het totale aantal reizigers dat gebruik maakt van de **Merwedelijn** (doorsnede Van Zijstweg) is ca. 54k. In noordelijke richting gaat veruit het grootste deel (ongeveer 2/3) van de reizigers richting het hoofdrailnet. Ook de binnenstad is een belangrijke bestemming, met bijna 25%. USP is maar voor een beperkt aantal reizigers de herkomst/bestemming, ca. 5%. Reizigers vanuit A12-zone en zuidelijker reizen sneller via de Waterlinielijn.*

Uit zuidelijke richting is ca. de helft (beide 25%) van de reizigers afkomstig vanaf de MWKZ en A12-zone. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers uit de MWKZ richting de binnenstad, of bewoners uit de MWKZ die reizen naar de P+R Westraven.

*Van de **Waterlinielijn Zuid** (doorsnede A12-zone –Lunetten-Koningsweg) maken in deze variant ca. 11k reizigers gebruik. Richting het noorden is het USP met 70% veruit de belangrijkste bestemming. Er zijn geen reizigers die verder reizen dan het USP. Ca. 25% van de reizigers op de Waterlinielijn Zuid gaat richting het hoofdrailnet. Aan de zuidzijde van de Waterlinielijn Zuid reist ca. de helft tot de A12-zone. Dit zijn dus voornamelijk reizigers vanaf het hoofdrailnet en het USP die naar de A12-zone reizen.*

*Op de **Waterlinielijn Noord** (doorsnede Lunetten-Koningsweg –USP) reist nagenoeg iedereen tot en met het USP. Er zijn nagenoeg geen reizigers die verder reizen (ca. 200). Het station wordt dus niet/nauwelijks gebruikt door reizigers vanuit Bilthoven of Zeist. Richting het zuiden is het grootste deel afkomstig vanaf het hoofrailnet (ca. 2/3). Ongeveer 30% komt vanaf de Waterlinielijn Zuid (A12-zone en verder).*

Hoofdlessen ten aanzien van beleidsknoppen

In de tweede onderzoeksfase zijn het effect en de impact van een drietal beleidsknoppen in beeld gebracht. Concreet betrof het:

a) Het effect van de mate van **ruimtelijke ontwikkeling** op OV-reizigers voor de gebieden Merwedekanaalzone, Galecopperzoom (A12-zone) en A12-zone Oost. Daarbij is gekeken naar de volgende vragen:
   - Wat is het effect van andere keuzes (meer/minder woningen en arbeidsplaatsen) in de ruimtelijke ordening?
   - Wat is het effect van de ontwikkeling van Rijnenburg?
   - Wat is het effect van extra haltes gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling?

b) de mate van de **mobiliteitstransitie**. Hierbij is het effect op het OV bekeken voor drie scenario's van de mobiliteitstransitie. Een waarbij deze zich conform het Mobiliteitsplan 2040 ontwikkeld, een waarbij de transitie achterblijft en een waarbij het effect groter is door een landelijke inzet.

c) **Netwerkknoppen**, waarmee is gekeken naar de volgende onderdelen:

- Wat is het effect van extra halteringen/snelheden op de Merwedelijn/Waterlinielijn op het Utrechtse grondgebied?
- Wat is het effect van andere snelheden of halteringen in Nieuwegein?
- Wat is het effect van het aantakken van bussen op verschillende locaties (Westraven/Papendorp/A22-zone/Nieuwegein)?
- Wat is het effect van een andere overstapkwaliteit?

In de navolgende paragrafen zijn de belangrijkste lessen ten aanzien de knoppen voor de verschillende OV-verbindingen kort beschreven.

Merwedelijn: in alle scenario's potentie voor lightrail

In alle onderzochte scenario's kent de Merwedelijn een reizigerspotentie passend bij lightrail. Geen van de 'knoppen' zorgt ervoor dat de potentie sterk afneemt. Uiteraard zijn de ruimtelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en Galecopperzoom (A12 Zone) de belangrijkste ruimtelijke knoppen. Een landelijke mobiliteitstransitie heeft een relatief beperkt effect (ca. 3%). Ten aanzien van netwerkkeuzes is de snelheid van de Merwedelijn het meest bepalend. Twee extra haltes en een snelheid passend bij een tracé op maaiveld leiden tot een andere routekeuze voor zo'n 11% van de reizigers.

In plaats van de Merwedelijn kan ook het versnellen van de huidige **SUNIJ-lijn** (tussen Westraven–CS) zorgen voor een groei in gebruik. In een maximale variant (met minder haltes, ongelijkvloerse kruisingen en snelle ondergrondse passage van Utrecht CS) kan het aantal reizigers met de helft toenemen (ca. +7,5k). Hiervan is ruim de helft afkomstig van de route via de Europalaan, en iets minder dan de helft van de Waterlinielijn. Echter, het versnellen van de huidige SUNIJ-lijn bedient de Merwedekanaalzone niet. De route via de Europalaan kent nog steeds zo'n 14.000 reizigers. De snellere SUNIJ –Uithoflijn concurreert dus ook met de Waterlinielijn. Dit betreft waarschijnlijk reizigers ten zuiden van Nieuwegein Stadscentrum, die via de SUNIJ-lijn een rechtstreekse verbinding hebben en met de Waterlinielijn een overstap. Een goede overstapmogelijkheid op Westraven kan dit effect compenseren.

Waterlinielijn: verschil in vervoerpotentie noordelijk en zuidelijk deel.

Het noordelijk en zuidelijk deel van de Waterlinielijn laten een andere vervoerpotentie zien; er kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een 'vervoerbreuk'. Een stapeling van knoppen kan het gebruik van de Waterlinielijn in vervoerkundig opzicht voorbij het kantelpunt '*kunnen*' brengen, richting het kantelpunt '*moeten*'.

De omvang en het ruimtelijke programma van de verstedelijkingslocaties gekoppeld aan de Waterlinielijn kunnen van grote invloed zijn op de reizigersaantallen. Met name op de Waterlinielijn zuid. Als het maximale ruimtelijke programma wordt gerealiseerd zoals opgenomen in Utrecht Nabij, neemt het aantal reizigers met 44% toe ten opzichte van een variant in het midden van de bandbreedte van Utrecht Nabij.

De ruimtelijke ontwikkeling van Rijnenburg (of een vergelijkbare locatie gekoppeld aan de Waterlinielijn) kan van grote invloed zijn op het gebruik van de Waterlinielijn (+6k, 55%). Dit wel bij een ambitieuze invulling van Rijnenburg (25k huishoudens, 12k arbeidsplaatsen, hoog stedelijk mobiliteitsmilieu, OV-

verbinding naar wiel en spaak). De haalbaarheid en wenselijkheid van deze invulling zijn geen onderdeel van deze studie.

Papendorplijn: belangrijke spaak van en naar CS en de binnenstad

Rijnenburg kan belangrijk zijn voor de Papendorplijn om lightrailwaardige aantallen te verkrijgen (ca. + 15k). Daarbij is de Papendorplijn belangrijk als spaakverbinding van Rijnenburg naar Utrecht CS en de binnenstad. Het drukste trajectdeel bevindt zich ten zuiden van CS. Een frequentie van 8x per uur volstaat bij inzet van dubbele stellen (ca. 2k reizigers in het maatgevende uur + richting). De inpasbaarheid (ruimtelijke kwaliteit) van dubbele tramstellen in de binnenstad is een aandachtspunt.

Lunetten-Koningsweg: afhankelijk keuzes in netwerk en ruimtelijk programma

Het aantal reizigers hangt direct af van keuzes op netwerkniveau. Dit speelt met name op de relatie met de Waterlinielijn. Op basis van de analyses blijkt dat het aantal reizigers evenredig toe te nemen. Een landelijke mobiliteitstransitie heeft een relatief groot effect op het gebruik van station Lunetten-Koningsweg. Daardoor wordt een groei van +10% verwacht. In dat scenario wordt het treingebruik relatief aantrekkelijker t.o.v. de auto.

De omvang van het ruimtelijke programma van de verstedelijkingslocaties gekoppeld aan de Waterlinielijn (Lunetten-Koningsweg en A12-zone) kunnen het aantal in- en uitstappers van Lunetten-Koningsweg relatief hard laten stijgen: van 70.000 naar 78.000. Rijnenburg lijkt relatief weinig effect te hebben op het aantal in- en uitstappers van Lunetten-Koningsweg.

Doorkijk fasering

Op basis van de bevindingen uit de eerste twee fasen van de vervoerkundige analyse is gekeken naar de afhankelijkheid en fasering van de verschillende OV-verbindingen. Hierbij is gebruik gemaakt van backcasting, waarbij is begonnen met de analyses van het ‘eindbeeld’ met steeds een stap terug in de tijd naar een eerdere fasering. Met behulp hiervan is tevens onderzocht wat het effect is van ruimtelijke ontwikkelingen op de Waterlinielijn en de Papendorplijn, hoe groot de OV-schaalsprong is t.o.v. de huidige SUNIJ en wat de meerwaarde is van een dubbelstation sprinter in de eerste stap.

De voornaamste bevindingen ten aanzien van de fasering zijn:

- Met de ruimtelijke ontwikkelingsplannen tot 2030 blijkt de Merwedelijn (zonder een kwaliteitsimpuls van de Waterlinieverbinding en doorkoppeling tot de binnenstad) 50.000 reizigers per dag trekken. Een hoogwaardige railoplossing kent daarmee als eerste stap robuuste reizigersaantallen en zorgt voor ontsluiting van de regionale verstedelijkingslocaties.
- Voor 2030 (zonder ontwikkeling van Koningsweg) is er op tramlijn 22 een frequentieverhoging naar minimaal 20x/u nodig om de voorziene capaciteitsknelpunten op te lossen.
- Een HOV-busverbinding tussen Lunetten-Koningsweg en de A12 Zone kan (ook op langer termijn) voldoende capaciteit bieden en een goede bereikbaarheid van de ontwikkelgebieden.



Technische haalbaarheid infrastructurele inpassing

7. Tracéverkenning

Tracéverkenning

Technische haalbaarheid infrastructurele inpassing

De inpassing van nieuwe hoofdinfrastructuur (in dit geval voor OV) brengt grote uitdagingen met zich mee op het gebied van inpassing in de bestaande omgeving. In de tracéverkenning is de technische haalbaarheid van de infrastructurele inpassing onderzocht. Dit is gedaan in twee fasen. De eerste fase bestond uit een quickscan op maatgevende locatie. Op basis van de resultaten uit de quickscan is een aantal onderzoeksvragen uitgediept. Deze hadden onder andere betrekking op de aanlanding c.q. passage van de OV terminal Utrecht Centraal. De resultaten van de tracéverkenning worden in dit hoofdstuk kort toegelicht. In het afrondend hoofdstuk worden integrale conclusies getrokken in samenhang met de inzichten op de andere thema's. In de bijlage is de volledige rapportage van de tracéverkenning opgenomen.

Quickscan

In de quickscan is gekeken naar meerdere mogelijke locaties, exploitaties, type voertuigen en type ligging. Voor een aantal maatgevende locaties (de zogenaamde dwangpunten) is gekeken naar de consequenties op de thema's:

- ruimtelijke inpasbaarheid;
- verkeerskundige inpasbaarheid (andere modaliteiten);
- effecten op ov-reistijden tram/bus;
- stedelijke kwaliteit (o.a. barrièrewerking);
- investeringskosten;
- faseer- en maakbaarheid van de oplossingen.

De quickscan geeft een beeld van (on)mogelijkheden voor de inpassing van OV op hoofdlijnen en de effecten.

Er zijn verschillende routes onderzocht voor de Merwedelijn en de Papendorplijn. Voor de Merwedelijn is daarnaast gekeken naar verschillende verschijningsvormen; **op maaiveld, op -1 en op +1**.

Voordat de effecten zijn beschouwd, zijn de uitgangspunten gedefinieerd voor wat betreft de principeprofielen, de ontwerpsnelheid (50 km/u), het verticale en horizontale alignement (hellingpercentages en boogstralen), het profiel van vrije ruimte en stedenbouwkundige en verkeerskundige aspecten.

Algemene conclusies quickscan

Uit de quick scan volgt dat een zo hoog mogelijke snelheid van OV de volgende aandachtspunten en effecten kent:

- De inpasbaarheid is zowel bij maaiveld, +1 en -1 een uitdaging. Een tram heeft een grotere boogstraal nodig om snelheid te behouden in de bochten. Deze bogen passen niet in de huidige straatindeling en geven conflicten met (fundering van) bebouwing. De consequentie is of sloop van gebouwen (bij 'cut & cover' bouwmethode) of langzamer rijden;
- Een tram heeft eigen infrastructuur nodig om voldoende snelheid te kunnen maken. Dit gaat op maaiveld ten koste van en/of verblijfsruimte, de ruimte voor andere modaliteiten en/of voor groen;
- Een tram met een hoge frequentie (20 trams per richting per uur) en hoge snelheid (50 km/u) kan niet of zeer beperkt gecombineerd worden met bus in dezelfde verkeersruimte;
- Oversteekbaarheid: om met een hoge snelheid te rijden is veilige eigen infrastructuur nodig. Dat betekent op maaiveld afscherming (hekken/hagen) langs het tracé, minder oversteekplaatsen en oversteekplaatsen beveiligd met slagbomen. Dit betekent minder verbindingen tussen wijken, langer wachten met oversteken (circa 40 seconden). En zelfs met deze maatregelen rijden trams op maaiveld uit voorzorg langzamer;

- Halteren: halteren gaat ten koste van snelheid. Juist met een snelle tram maakt halteren nog meer verschil dan bij een stadstram en leidt halteren tot 45-60 seconden extra reistijd. De totale reistijd met het OV wordt overigens niet alleen bepaald door de snelheid van het voertuig, maar ook door tijd van het voor- en natransport en de frequentie van het OV;
- Doorstroming overig verkeer: een keuze voor snel OV, met een eigen baan en voor zover mogelijk prioriteit op kruisingen heeft effect op de beschikbare verkeersruimte (stroken en opstelvakken) voor autoverkeer. Het gevolg kan zijn minder capaciteit voor overig verkeer en daarmee mogelijk congestie.

Specifieke conclusies quickscan

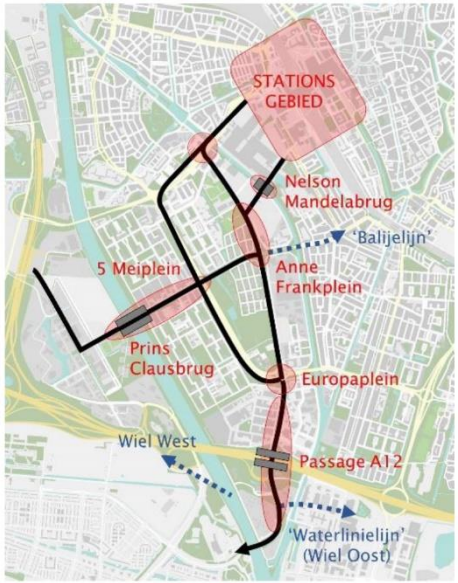
Uit de quickscan bleek dat een aantal oplossingsrichtingen niet realistisch wordt geacht en dat er een nadere verdieping nodig was voor specifieke onderdelen van de Merwedelijn en Papendorplijn. De 'onmogelijkheden' laten zich als volgt samenvatten:

- Een viaduct (+1) door hoog stedelijk gebied (wat nog deels moet worden ontwikkeld) heeft onvoldoende ruimtelijke kwaliteit. De +1 ligging is erg moeilijk inpasbaar bij de A12 passage en in het stationsgebied, ook om in het stationsgebied door te koppelen naar de andere kant van het station. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de **+1 ligging niet wenselijk** is.
- De aansluiting van de tramverbinding via de **Valeriusbaan** naar busstation west blijkt in elke situatie (+1, maaiveld en -1) **niet realistisch.** Dit vanwege de gewenste hoge OV snelheid, de hoeveelheid trams en bussen, de beperkte ruimte tussen de gebouwen en obstakels op +1 (luchtbruggen) en op -1 (parkeergarage en diverse funderingen)
- De **Merwedelijn** en de **Papendorplijn** kunnen **niet tegelijkertijd** in of op **dezelfde infra** rijden vanwege de verwachte frequenties. De verwachte frequentie van de Merwedelijn is 20-24 tram per uur per richting, van de Papendorplijn 8-16 trams per uur per richting. De maximale capaciteit ligt tussen de 20 en 24 trams per uur per richting afhankelijk van diverse voorwaarden.

Nadere verdieping Merwedelijn en Papendorplijn

Op basis van de uitkomsten van de quickscan heeft een verdieping plaatsgevonden voor de Merwede- en Papendorplijn. Daarbij is ingezoomd op de volgende locaties:

A. het stationsgebied;
B. kruispunt Graadt van Roggenweg - Overste den Oudenweg;
C. Nelson Mandelabrug;
D. Anne Frankplein;
E. 5 Meiplein/Prins Clausbrug;
F. Europaplein;
G. A12 passage.



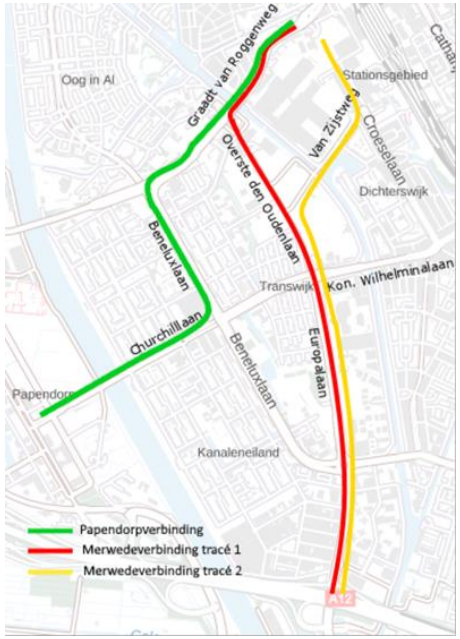
Duiding onderzoekslocaties verdieping

Nadere verdieping Merwedelijn

Voor de Merwedelijn zijn in de verdieping twee mogelijke tracés in zowel maaiveld- als ondergrondse
(-1) variant is bekeken. De samenvattende conclusies zijn als volgt.

Een **maaiveldligging** van de Merwedelijn heeft negatieve effecten op de stedelijke kwaliteit, geluidsproductie bij krappe bogen, barrièrewerking voor langzaam verkeer (langer wachten met oversteken) en voor de doorstroming voor autoverkeer. Bij de Overste Den Oudenlaan vermindert de ruimte voor autoverkeer en de meeste kruispunten met name Europaplein en aansluitingen A12 hebben onvoldoende capaciteit om verkeer zonder vertraging af te wikkelen.

Een **-1 ligging** voor de Merwedelijn is inpasbaar. Onderzoeksvragen zijn de snelheid van het OV in bochten waardoor een ruime boog nodig is. Aangezien hier geen ruimte voor is, gaat dat ten koste van bebouwing of snelheid. Een krappe boog is inpasbaar maar resulteert in een lagere OV snelheid, trillingen en hogere geluidsproductie. Verdere aandachtpunten zijn de locatie van de tunnel in het wegprofiel, de bouwfasering, de mogelijke sloop en herbouw van de Sowetobrug en Nelson Mandelabrug, de busonderdoorgang op het Anna Frankplein en de fietsonderdoorgang op het Europaplein.



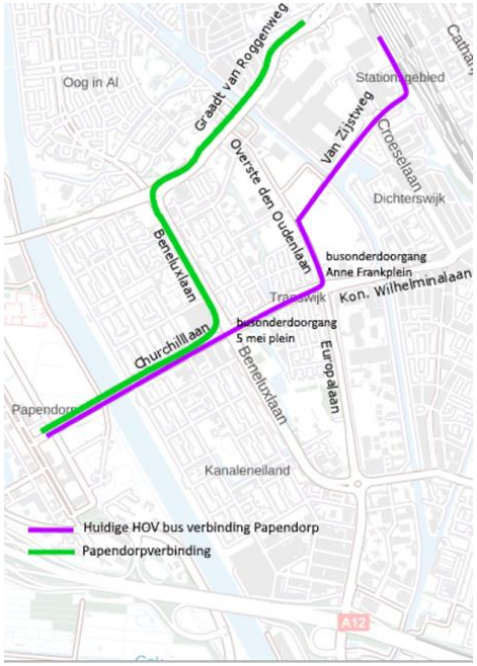
Tracévarianten Merwedelijn (incl. Papendorplijn)

Voor de **eindhalte** van de Merwedelijn op -1 zijn aan de westkant van Utrecht Centraal twee mogelijkheden bij 'cut&cover' bouwwijze: de Croeselaan en het Jaarbeursplein. De haltes bij de Croeselaan en het Jaarbeursplein blijken beide op basis van dit beknopte onderzoek inpasbaar. De overstap richting bus- en NS-station bedraagt 142 seconden vanaf locatie Croeselaan en 108 seconden vanaf Jaarbeursplein. De fasering van halte Jaarbeursplein is een aandachtspunt mede gezien tijdelijke (1 a 2 maanden) afsluiting van de verbinding met tramlijn 22. Een halte onder de treinsporen of de stationshal lijkt niet realistisch.

De beschrijving van haltering aan de centrumzijde en mogelijkheden in het stationsgebied bij boren is opgenomen in de paragraaf 'nadere verdieping doorkoppelen Binnenstadas en boortunnel' op de volgende pagina.

Nadere verdieping Papendorplijn

Voor de Papendorplijn is gekeken naar de (on)mogelijkheden van het inpassen van een tramverbinding op maaiveld. Daarbij is gekeken naar het gebruik van de huidige SUNIJ lijn trambaan op de Graadt van Roggenweg, Weg der Verenigde Naties en Beneluxlaan en naar een nieuw deel via de Churchilllaan en de Prins Clausbrug naar de P+R aan de A2. De samenvattende conclusies zijn als volgt.



Tracévarianten Papendorplijn

De Papendorplijn loopt van Utrecht Centraal tot het 5 Meiplein over de **bestaande SUNIJ-lijn**. Het gebied rond de Graadt van Roggenweg wordt de komende jaren getransformeerd in kader van het Lombokplein project. Hierin is de SUNIJ lijn meegenomen met een frequentie van 8 trams per uur per richting. De mogelijk gevraagde capaciteit voor de Papendorplijn is 8-16 trams per uur. Bij meer dan 8 trams per uur wordt de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op een aantal hoofdroutes steeds minder goed. De oversteekbaarheid is erg afhankelijk van het aantal bussen. De capaciteit van de kruising met de Overste den Oudenlaan lijkt met 16 trams voldoende als extra opstelvakken worden gerealiseerd. Voor de overige kruisingen neemt de kans op vertraging bij 16 trams per uur per richting steeds meer toe.

Op het **5 Meiplein** gaat de tram van de Beneluxlaan naar de Churchilllaan richting Prins Clausbrug. Met de bestaande bebouwing met voorzieningen, de Churchilllaan en de busonderdoorgang is hier geen oplossing mogelijk. De meest reële oplossing is het verwijderen van de busonderdoorgang waardoor de tram in de middenligging komt te liggen op de Churchilllaan. Sowieso gaat het hier om een krappe boog waardoor de OV snelheid laag wordt en de

geluidsproductie hoger. Ook treden dan meer trillingen op. Bij 8 trams is enig medegebruik door bussen mogelijk, bij 16 trams wordt medegebruik kritisch. Indien de bussen op de rijbaan komen leidt dat tot mindere kwaliteit voor de HOV bussen (snelheid en betrouwbaarheid).

Nadere verdieping doorkoppelen Binnenstadsas en boortunnel

In de nadere verdieping is naast de specifieke tracés van de Merwedelijn en Papendorplijn gekeken naar de (on)mogelijkheden van een ondergrondse doorkoppeling van de Merwedelijn naar de Binnenstadsas en de wijze waarop een ondergrondse passage van het stationsgebied zou kunnen plaatsvinden. Hieronder de belangrijkste bevindingen ten aanzien van deze onderdelen.

Doorkoppelen tram naar binnenstad

Het ondergronds doorkoppelen van de Merwedelijn onder de treinsporen door naar de binnenstad nabij Utrecht Centraal is nader technisch verkend. Er zijn diverse mogelijkheden onderzocht. De conclusie is dat dit geen eenvoudige opgave is door de dichte bebouwing en ondergrondse parkeergarages. De meest aannemelijke passage is die via de Van Sijpesteijntunnel. Onder de fiets/voetgangersverbinding kan een tunnel worden aangelegd. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van het bestaande spoorviaduct. Indien een halte in dit gebied gewenst is dan is het voorstel om dit juist naast de sporen te bouwen aan de binnenstadskant (Smakkeaarsveld). De afstand tot de noordelijke reizigerstunnel is dan 35 seconden, tot de NS stations hal 160 seconden. Een tramhalte onder de treinsporen lijkt niet realistisch omdat de spoorbrug van de Sijpensteijntunnel te smal is en dan geheel moet worden vervangen of versterkt. Verdere uitwerking met meer kostbare, innovatieve en risicovolle bouwwijze, is niet opgenomen in deze studie.

Boortunnel

Voor de doorkoppeling naar de binnenstadskant van het station zijn varianten met een boortunnel verkend om te onderzoeken of de boortunnel kan bijdrage een betere technische haalbaarheid, een compactere knoop, minder hinder en reële vergelijkbare kosten heeft met een zogenaamde ‘cut&cover’ bouwwijze.

- De eerste variant gaat via de Graadt van Roggenweg en onder de Van Sijpensteijntunnel. Deze is vergelijkbaar met de cut&covertunnel via dit tracé behalve dat een halte op Jaarbeursplein niet meer mogelijk is.
- De tweede variant gaat via de Van Zijstweg om gebouwen en vervolgens parallel onder de treinsporen en het NS station door om vervolgens via de Smakkelaarsveld richting Vredenburg te gaan. De tramhalte komt bij busstation west onder de meest westelijke sporen. Deze variant draagt bij aan een compacte knoop. Technisch is het een hele uitdaging omdat onder het station, tussen de funderingen, wordt geboord. De kosten van deze boortunnel variant zijn dezelfde orde grootte als een cut&covertunnel over gelijke lengte van P+R Westraven tot Vredenburg. Of deze oplossing reëel is, dient nader onderzoek uit te wijzen.
- De derde mogelijkheid passeert de sporenbundel ter hoogte van de Moreelsebrug aan de zuidzijde van het station. De tunnel ligt diep om onder gebouwen te kunnen passeren aan de westzijde en oostzijde. Aan de oostzijde komt het tracé richting binnenstad onder diverse (monumentale) gebouwen.



Effecten exploitatie en investeringen

8. Eerste inzichten kosten en opbrengsten

Eerste inzichten kosten en opbrengsten

Effecten exploitatie en investeringen

Voor een integrale beoordeling van kosten en opbrengsten is in de basis een volwaardige maatschappelijke business case noodzakelijk waarin, naast de investeringen (realisatiekosten) en exploitatiekosten en -opbrengsten, ook maatschappelijke baten worden gemonetariseerd. En waarin dus ook zaken worden meegenomen als agglomeratiekracht (hogere effectiviteit door nabijheid van werkgelegenheid), mobiliteitseffecten (betere bereikbaarheid, modal shift en ontlasten CS), ruimtelijke inpassing en leefbaarheid (geluid, barrièrewerking, verkeersveiligheid, sociale veiligheid) en energiebesparing.

In het kader van de groeifondspropositie is naar de bredere effecten van deze onderdelen gekeken. Daaruit blijkt dat met name agglomeratiekracht en mobiliteitseffecten de grootste baten vormen. Door het opgewaardeerde OV-systeem wordt het mogelijk om tot 2040 sterker stedelijk te verdichten.

Omdat in het kader van voorliggend onderzoek geen integrale MKBA is uitgevoerd, concentreert dit hoofdstuk zich primair op het financiële effect op de exploitatie van het OV en de investeringskosten. Nadrukkelijk wordt daarbij opgemerkt dat de focus ligt op het zuidwestelijk deel van het OV-systeem. Daarnaast is voor de volledigheid gebruik gemaakt van input uit de Groeifondspropositie en het vervolg van de Préverkenning. Kosten zijn orde grootte opgenomen en dienen in vervolguitwerkingen nauwkeuriger te worden geraamd. De beheer en onderhoudskosten zijn nog niet concreet geraamd en aandachtspunt voor het vervolg. Een indicatie is dat deze per jaar circa 2% van de investeringskosten bedragen.

NB: Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Exploitatieconsequenties

De exploitatiekosten en -opbrengsten van de **Merwedelijn** zijn vooral afhankelijk van de snelheid van het materieel, de halteringen en transfertijd op Utrecht Centraal, de aansluitende bussen en mogelijke doorkoppeling op termijn naar de binnenstad. De tramlijn kent een goede bezetting die een hoog bedieningsniveau kan verantwoorden (20-24x per uur).

De **Papendorplijn** kent een toename van exploitatiekosten door een lagere bezettingsgraad dan de huidige SUNIJ lijn. De bezettingsgraad bij 8x per uur ligt rond de 65% in de spits. De exploitatie is voornamelijk afhankelijk van de mate van ruimtelijke ontwikkeling in Papendorp en een mogelijke toekomstige aansluiting van ontwikkellocaties Galecopperzoom, Rijnenburg en/of Leidsche Rijn.

De exploitatie/dienstregeling van de **huidige SUNIJ lijn** gaat na realisatie van de nieuwe verbindingen over in de Merwedelijn en de Papendorplijn.

Versnellingsmaatregelen en capaciteitsvergroting op **tramlijn 22** zorgen voor het maximaal benutten van deze investering en leiden mogelijk tot een dalende exploitatiebijdrage. Capaciteitsuitbreiding is noodzakelijk vanwege de hoge bezetting >95% in 2030.

Versnellingsmaatregelen/doorstromingsmaatregelen op de **bustangent Westraven – USP** leiden tot een snellere en meer betrouwbare dienstregeling en daarmee tot een netto daling van de exploitatiebijdrage.

De exploitatiekosten van de **Waterlinielijn** zijn sterk afhankelijk van het gekozen systeem (lightrail of HOV-bus), de ruimtelijke ontwikkeling (A12 Zone, Utrecht Oost), het al dan niet ontwikkelen van een nieuw station Lunetten-Koningsweg in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling en een eventuele ontsluiting van Rijnenburg. Keuze voor een lightrailsysteem leiden tot een relatief forse toename van de exploitatiekosten. HOV bus heeft voldoende capaciteit en kent lagere exploitatiekosten dan een lightrailoplossing.

De exploitatie- en netwerkeffecten van een dubbelstation **Lunetten-Koningsweg** (sprinter of intercity) op het hoofdspoor zijn nog niet onderzocht.

Zoals gezegd, moeten voor een meer integraal beeld de **exploitatieconsequenties** ook **integraal worden doorgerekend** voor het hele netwerk (inclusief hoofdspoor, bussen en lightrail). Dit is voorzien in de MIRT Verkenning OV en Wonen. De inzichten uit de in het kader van voorliggende studie uitgevoerde vervoerkundige uitwerking geven aanleiding te veronderstellen dat het mogelijk is de OV kostendekkingsgraad in een eerste stap van de Schaalsprong OV op niveau te houden of zelfs verbeteren (grofweg 65-70%). Deze inzichten moeten in de nadere verdieping worden meegenomen.

Investeringskosten

De realisatiekosten van de **Merwedelijn** op Utrechts grondgebied (P+R Westraven – Jaarbeursplein) kennen afhankelijk van de gekozen oplossing een bandbreedte in de ordegrootte van € 155 miljoen (maaiveld) tot € 940 – 1060 miljoen (-1, afhankelijk van het tracé). Een ondergrondse passage tussen de westzijde (Jaarbeursplein) en oostzijde van Utrecht Centraal kost ordegrootte € 240 miljoen. Ook in Nieuwegein zijn er maatregelen nodig om een versnelling mogelijk te maken. Eerder zijn deze kosten geraamd op orde grootte € 40 miljoen.

De realisatiekosten van de **Papendorplijn** tot aan de P+R (HUB XL) bedragen orde grootte € 95 miljoen.

De verbouw of nieuwbouw van de **tramremise** kent een investeringsbandbreedte van € 20 - 60 miljoen.

Uitbreiding van het lightrail-/tramnetwerk brengt ook investeringen in extra **voertuigen** met zich mee. Voor deze investeringen wordt uitgegaan van € 100 miljoen.

De realisatiekosten van een nieuw lightrailtracé voor **Waterlinielijn** van Westraven (inclusief OV knooppunt) via Lunetten-Koningsweg tot USP is eerder geraamd op orde grootte 750 miljoen euro (bron: Groeifondspropositie). Een HOV-busbaan (inclusief Heidelberglaan) is eerder geraamd op orde grootte 200 miljoen euro (bron: vervolg Préverkenning). Voor een HOV-busbaan zijn de lengte van vrije infrastructuur en de inpassingskosten bepalend voor de hoogte van de investeringen.

De benodigde versnellingsmaatregelen op de **bustangent Westraven-USP** zijn sterk afhankelijk van de gekozen maatregelen en moeten verder uitgewerkt worden. Hiervoor is op dit moment nog geen kostenschatting te maken.

Ook de exacte maatregelen voor het opwaarderen van **tramlijn 22** zijn nog niet bekend.

De Investeringskosten voor **Lunetten-Koningsweg** zijn als Sprinterstation Koningsweg geraamd op ordegrootte € 185 miljoen (bron: vervolg préverkenning) en als IC Lunetten-Koningsweg op ordegrootte € 300 miljoen (bron: vervolg préverkenning). Hierbij komen nog wel aanvullende kosten voor koppeling met benodigde viersporigheid vanuit Toekomstbeeld OV. Inpassing (fysiek en in dienstregeling hoofspoorwegennet) is nader in te vullen.





Ruimte bieden aan gezonde verstedelijking

9. Beoordeling en bevindingen

Beoordeling en bevindingen

Ruimte bieden aan gezonde verstedelijking

De bevindingen en geleerde lessen uit de analyses naar de ruimtelijke inpassing en kwaliteit (hoofdstuk 5), uit het vervoerkundig onderzoek (hoofdstuk 6) en uit de tracéverkenning / infrastructurele inpassingen (hoofdstuk 7), zijn gelegd langs de criteria van het beoordelingskader zoals dat is beschreven in hoofdstuk 4. Dit is gedaan voor het samenhangende OV-netwerk en gebiedsontwikkeling in (1) de Zuidwestlob, (2) het gebied tussen Westraven en Lunetten/Koningsweg en (3) de oostkant van de stad (driehoek Utrecht Centraal – USP – Lunetten/Koningsweg.

Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste elementen van de integrale beoordeling en bevindingen. Deze vormen de basis vormen voor de conclusies en voorstellen voor het pakket van de eerste stap en de ontwikkelrichtingen voor de tweede stap van de Schaalsprong OV zoals opgenomen in hoofdstuk 10. In de overzichtstabel in de bijlage is per onderdeel van het netwerk aangegeven hoe potentiële OV maatregelen uitwerken in de criteria van het beoordelingskader. Waar mogelijk is dit kwantitatief gedaan, en anders meer kwalitatief. Daar waar in het vervolg een bandbreedte in reizigersaantallen wordt genoemd, is het hoogste getal gebaseerd op de bovenkant en het laagste getal op het midden van de bandbreedte in ruimtelijk programma zoals opgenomen in de visie 'Utrecht nabij'.

Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking

- De Merwedelijn verbindt een aanzienlijk deel van de regionale verstedelijkingslocaties (Merwedekanaalzone, A12 Zone, Nieuwegein) en zorgt zo voor een goede OV-bereikbaarheid van deze gebieden.
- De Merwedelijn biedt kortere reistijden dan de huidige SUNIJ. Een (deels) ongelijkvloerse Merwedelijn is tot circa 4 minuten sneller tussen Westraven en Utrecht Centraal en 8 minuten sneller tussen Nieuwegein stadscentrum en Utrecht Centraal. Een goede bereikbaarheid van deze ontwikkellocaties is een randvoorwaarde voor de realisatie daarvan. Met reizigersprognoses van rond de 50.000 per dag in 2030 is een hoogwaardige railoplossing op relatief korte termijn kansrijk. Voorwaarde voor deze reizigersprognose is, naast genoemde versnelling, dat een groot deel van de reizigers uit regionale buslijnen op Westraven overstappen. Deze aansluiting vraagt een aantrekkelijke en comfortabele overstap en een snelle Merwedelijn om daarmee ook de meer regionale reizigers te faciliteren.
- De Merwedelijn biedt meer dan alleen vervoerkundige kwaliteit: met een ondergrondse inpassing ter hoogte van de Merwedekanaalzone draagt de Merwedelijn bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Ruimtelijke kwaliteit door het (deels) wegnemen van de barrière (fysiek en zicht) van de infrabundel, het vergroten van de leefbaarheid door geluidsniveau en meer veiligheid (sociaal en verkeer) en het bieden van meer ruimte voor fietsers, voetgangers en kruisend autoverkeer.
- De benodigde capaciteit en kwaliteit (o.a. snelheid, betrouwbaarheid en frequentie) in combinatie met de (on)mogelijkheden ten aanzien van ruimtelijke inpassing en -kwaliteit maken dat een Merwedelijn geheel op maaiveld geen reële optie is om de huidige en nieuwe verstedelijkingslocaties in Utrecht en Nieuwegein te bedienen vanuit het principe gezond stedelijk leven. Om diezelfde redenen is het uitbreiden van de huidige SUNIJ-lijn op maaiveld geen reële optie.
- De eerste investeringen in materieel en infrastructuur voor de Merwedelijn zijn al gedaan met de huidige SUNIJ-lijn (inclusief de recente investeringen). Ondergrondse inpassing vraagt een aanvullende investering

van ordegrootte € 1 miljard (van P+R Westraven tot Jaarbeursplein). Bij een gedeeltelijk ondergrondse inpassing kan deze investering lager uitvallen.

- Gelet op de benodigde frequentie van de Merwedelijn (20-24 tram per uur per richting) en de Papendorplijn (8-16 trams per uur per richting) kunnen deze niet tegelijkertijd in of op dezelfde infra rijden.
- Een compacte vormgeving van de knoop Utrecht Centraal is essentieel voor de overstappende reiziger. Jaarbeursplein, Croeselaan en aan de centrumkant van het station (Smakkelaarsveld) zijn op basis van een korte scan van de technische haalbaarheid mogelijke opties voor de haltering bij Utrecht Centraal. Dit uitgaande van een zogenaamde 'cut & cover' bouwmethode. Bij een geboorde ondergrondse variant zijn er meer opties voor de haltelocatie aan de west- en/of oostzijde (centrumkant). De opties verschillen in kosten, maar ook in kwaliteit voor de reizigers (o.a. looptijden naar de treinperrons, bus/tramhaltes en de binnenstad). Ervaringscijfers van de huidige SUNIJ lijn leren dat halteren aan de binnenstadszijde orde grootte 10.000 meer reizigers per etmaal oplevert.
- Wenkend perspectief op langere termijn is een mogelijke ondergrondse doorkoppeling van de Merwedelijn op de binnenstadsas. Dit ontlast de (routes van/naar de) knoop Utrecht Centraal doordat het aantal bussen met de helft kan verminderen, geeft de leefbaarheid van de binnenstad een impuls en biedt de reiziger een toekomstvast (reservecapaciteit) en aantrekkelijk product (tot circa 14.000 extra reizigers/dag).
- **Eerste stap:** realiseren van een (deels) ondergrondse Merwedelijn als lightrail met (tijdelijke) eindhalte Utrecht Centraal.
- **Lange termijn perspectief:** mogelijke doorkoppeling van de Merwedelijn op de Binnenstadsas naar het USP.

Papendorplijn: onderdeel integraal netwerkconcept Zuidwestlob

- De Papendorplijn benut zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur van de SUNIJ-lijn en vrijliggende busbanen. Ze ontsluit stadsdelen Jaarbeurs, Kanaleneiland en Papendorp en levert samen met de Merwedelijn een bijdrage aan de gewenste mobiliteitstransitie in de Zuidwestlob door de verbinding met de mobiliteitshubs XL (P+R Papendorp).
- Daarnaast biedt de Papendorplijn in combinatie met de Merwedelijn een robuuste OV-ontsluiting van de Zuidwestlob, inclusief ontwikkelgebieden als Welgelegen en Beurskwartier. Met reizigersprognoses van 9.000-15.000 reizigers per etmaal heeft de Papendorplijn het karakter van een ontsluitende stadstram. De Papendorplijn kan over bestaande infrastructuur doorgekoppeld worden naar tramlijn 22.
- Optimalisatie van de lijn is nodig voor een gezondere exploitatie. De ontwikkeling van de Galecopperzoom, aanvullend ruimtelijk programma in Papendorp en Rijnenburg op langere termijn kunnen bijdragen aan een toekomstvaste exploitatie van de Papendorplijn (tot maximaal ca. 25.000 reizigers/etmaal). Concrete afspraken over de Papendorplijn (exploitatie en ruimtelijke programmering) zijn randvoorwaardelijk binnen de plan- en besluitvorming over het integrale netwerkconcept voor de Zuidwestlob.
- **Eerste stap en lange termijn perspectief:** realiseren van Papendorplijn in integraal en toekomstvast netwerkconcept.

HOV op de Waterlinielijn: meebewegen met ruimtelijke ontwikkeling

- De Waterlinielijn ontsluit belangrijke regionale verstedelijkingslocaties (A12 Zone, USP). Aan de zuidoost zijde van de stad ligt het zwaartepunt van de ruimtelijke ontwikkeling verder in de tijd.
- Ruimtelijke ontwikkeling rond de Waterlinielijn en de bediening van station Lunetten-Koningsweg hebben een sterke invloed op het aantal reizigers. Het tracédeel ten noorden van Lunetten-Koningsweg naar USP heeft –

indien uitgevoerd als lightrail verbinding en in combinatie met IC station Lunetten-Koningsweg- een zwaardere bezetting (18.000-25.000 reizigers/etmaal) dan het zuidelijk tracédeel richting Westraven (5.000-15.000 reizigers/etmaal). De kwaliteit van de HOV-verbinding zal het OV-gebruik op de locaties beïnvloeden.

- Een HOV-busverbinding tussen Lunetten-Koningsweg en de A12 Zone kan (ook op langer termijn) voldoende capaciteit bieden. HOV-bus biedt daarnaast mogelijkheden voor meer rechtstreekse verbinding de regio in..
- Reizigersaantallen tussen USP en Lunetten-Koningsweg bieden in combinatie met de ruimtelijke programmering op de langere termijn perspectief op lightrail. De oplossingsrichting voor dit deel van de Waterlinielijn hangt nauw samen met de capaciteit en snelheid van tramlijn 22.
- Voor de Waterlinielijn zijn er nog meerdere varianten en routes van (geheel of gedeeltelijke) vrijliggende HOV businfrastructuur, lightrail of een combinatie van beide. Voor het noordelijk deel van de Waterlinielijn is het opwaarderen van tramlijn 22 (gekoppeld aan een toekomstig station Lunetten-Koningsweg) een mogelijke oplossing.
- **Eerste stap:** aanpakken capaciteitsproblemen van/naar Utrecht Centraal op tramlijn 22. De invulling van de Waterlinielijn is sterk afhankelijk van de fasering en programmering (na 2035) van de ruimtelijke ontwikkeling van de A12 Zone en de zuidoostkant van de stad. Op korte termijn biedt het opwaarderen van de bestaande bustangentlijnen tussen USP en Westraven en tramlijn 22 mogelijkheden tot versnellen en grotere betrouwbaarheid.
- **Lange termijn perspectief:** afhankelijk van het groeitempo en omvang van de ruimtelijke ontwikkeling aan de oostkant van de stad en in combinatie met de realisatie van een nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg, ontwikkelen van de Waterlinielijn naar een 'sterk wiel'. De optimale systeemkeuze voor de Waterlinielijn is afhankelijk van capaciteit, de gewenste flexibiliteit en vervoerskwaliteit én de samenhang met maatregelen op tramlijn 22 en de realisatie van Lunetten-Koningsweg.

Oostkant van de stad: Lunetten-Koningsweg in combinatie met tramlijn 22 en Waterlinielijn

- Een nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg biedt op termijn een betere verbinding voor reizigers vanuit verschillende windrichtingen binnen Nederland naar het USP en daarmee verlichting (5% tot 10% minder in- en uitstappers) op de knoop Utrecht Centraal. De prognose is dat ca. 70.000 reizigers/etmaal in/uitstappen, waarvan ca. 20.000 reizigers overstappen op bus of lightrail.
- Voorwaarde voor de realisatie van een IC-station is invulling van het ruimtelijk programma conform de RSU en Utrecht Nabij én de realisatie van een snelle HOV-verbinding die Lunetten-Koningsweg met USP en Westraven verbindt.
- Uitvoeren van Lunetten-Koningsweg als Sprinterstation ontlast de knoop Utrecht Centraal nauwelijks (<1%), maar biedt in combinatie met een versterkte tramlijn 22 en/of Waterlinielijn een betere bereikbaarheid van het USP. De prognose is dat ca. 20.000 reizigers/etmaal in/uitstappen, dat zijn er 7.000 meer dan alleen op Lunetten.
- De ruimtelijke inpassing van het station en de inpassing in de dienstregeling op het hoofdrailnet is complex. Gemeente en provincie zijn met de spoorsector (ProRail, NS, I&W) in gesprek hoe de lokaal-regionale functie van Lunetten-Koningsweg zich verhoudt tot het hoofdspoornetwerk (reizigers en goederen).
- **Eerste stap:** mogelijke eerste stap is het realiseren van een Sprinterstation Koningsweg, maar alleen met perspectief op een stap waarbij snellere treinen stoppen.
- **Lange termijn perspectief:** mogelijke realisatie van IC-station Lunetten-Koningsweg in combinatie met de Waterlinielijn (sterk wiel) en verstedelijking in Oost en rond Lunetten-Koningsweg.



Samenhangend pakket eerste stap en ontwikkelrichtingen tweede stap Schaalsprong OV

10. Conclusies en stappen Schaalsprong OV

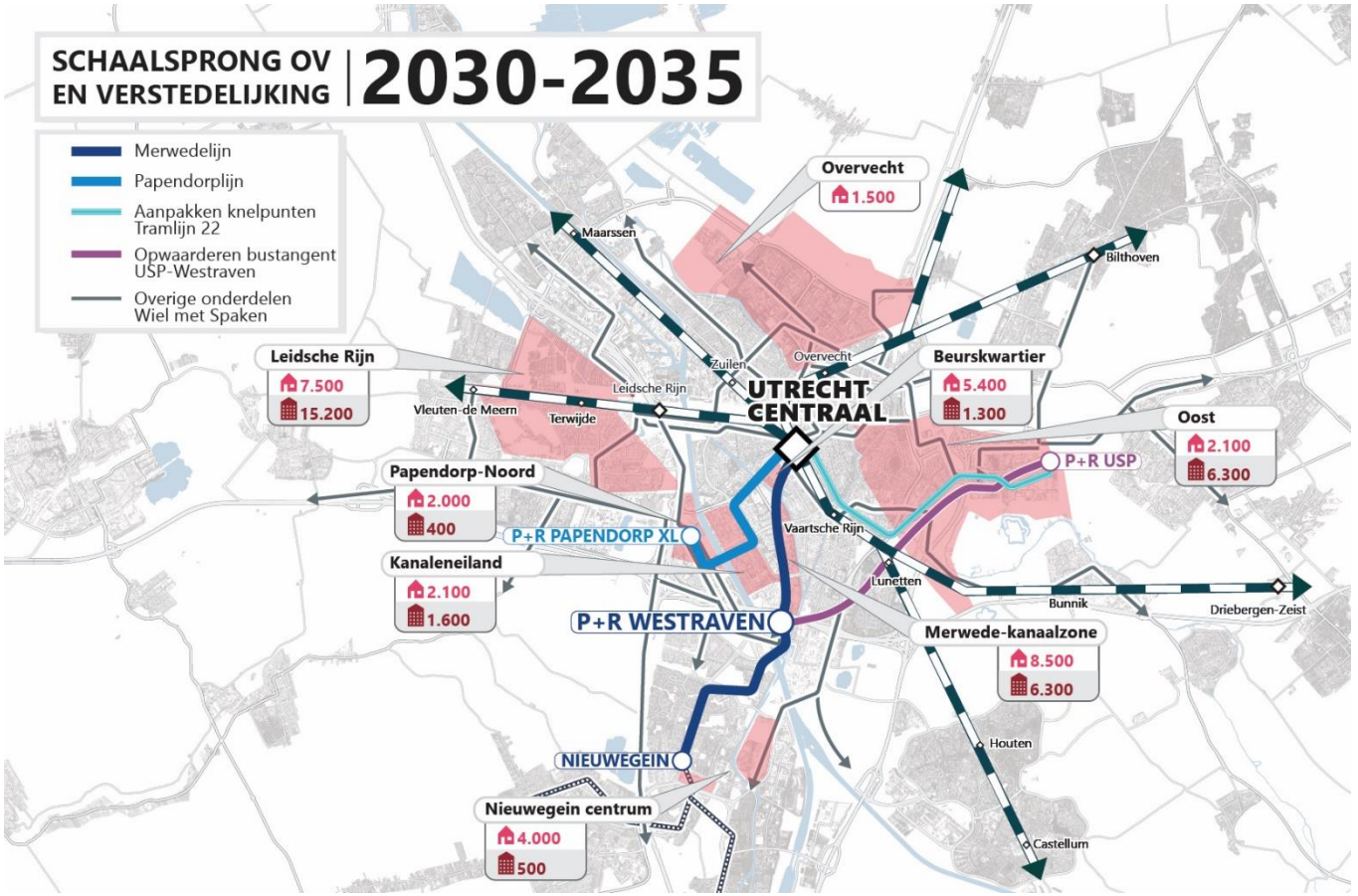
Conclusies en stappen Schaalsprong OV

Samenhangend pakket eerste stap en ontwikkelrichtingen tweede stap Schaalsprong OV

Op basis van de bevindingen over vervoerwaarde, infrastructurele inpassing en ruimtelijke kwaliteit én de fasering van de dominante verstedelijkingslocaties, komen we tot onderstaand samenhangend pakket van maatregelen voor de eerste stap van de Schaalsprong OV in Utrecht in de zuidwest- en oosthoek van de stad (scope van deze studie). Dit pakket is bovendien toekomstvast binnen het lange termijn perspectief van de Schaalsprong OV. De verwachte investeringen voor het eerste pakket bedragen tussen de 1,5 tot 2 miljard euro. Optimalisaties voor de uitvoering van de maatregelen zijn (nog) niet in beeld gebracht.

Samenhangend pakket eerste stap Schaalsprong OV (2030-2035), passend in lange termijn perspectief

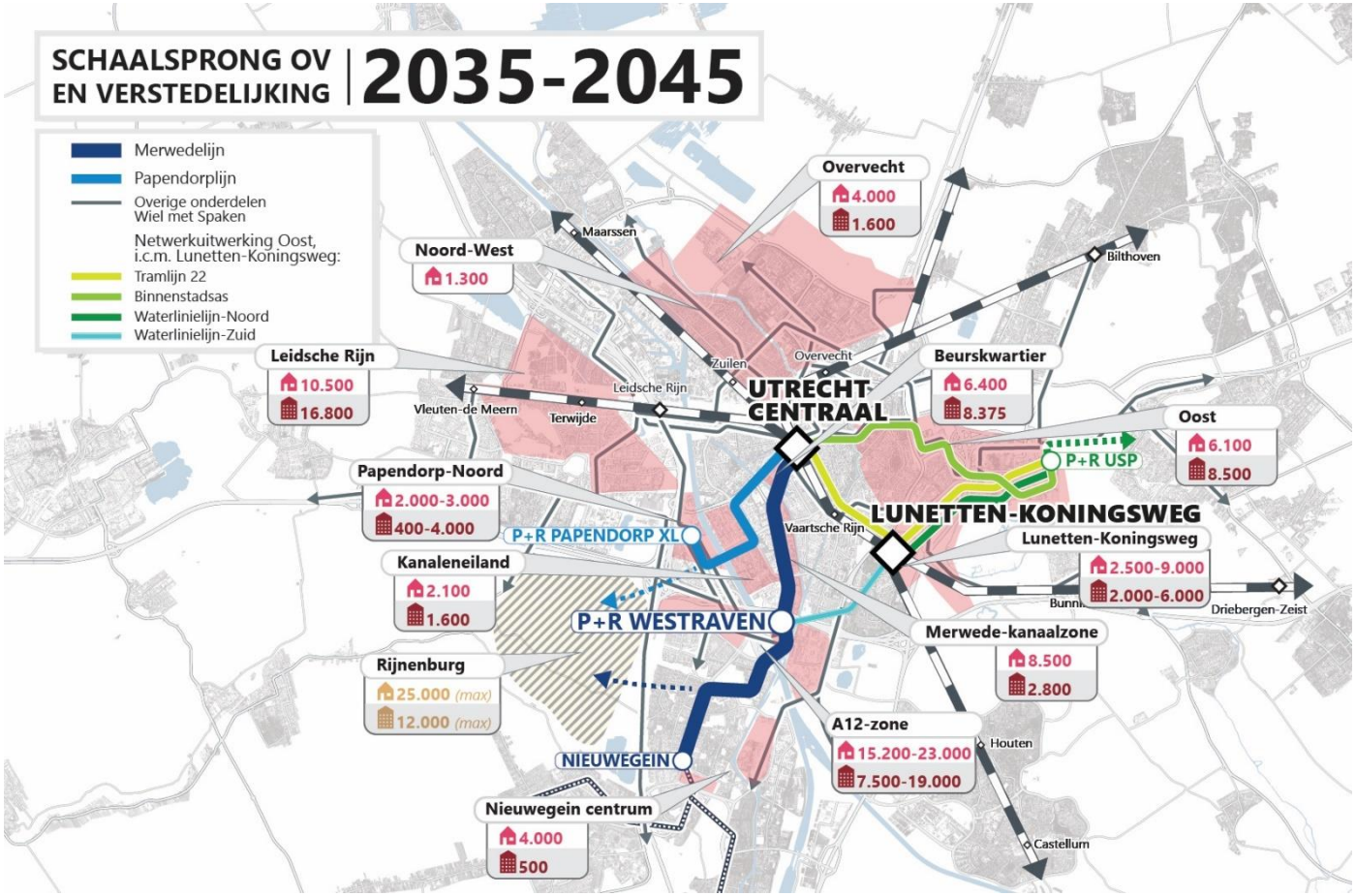
1. Schaalsprong in Zuidwest: faciliteren ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidwestlob met het realiseren van de Merwedelijn met hoog kwaliteitsniveau van Nieuwegein tot Utrecht Centraal en Papendorplijn van P+R Papendorp tot Utrecht Centraal. Ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, frequentie en snelheid vragen in de MWKZ en Beurskwartier om een ondergrondse inpassing van de Merwedelijn.
2. Opwaarderen tramlijn 22: bijdragen aan oplossen NMCA knelpunten Utrecht Centraal (perrons en transfer tramlijn 22) en capaciteit (frequentieverhoging) tramlijn 22.
3. Opwaarderen met beperkte maatregelen van de bustangent Westraven – USP via de Waterlinieweg: verbeteren reistijden en betrouwbaarheid van de bustangent.



Ontwikkelrichtingen tweede stap Schaalsprong OV (2035-2045)

1. Schaalsprong in Oost: twee dominante ontwikkelrichtingen liggen voor de hand, zijnde (1) versterking Waterlinielijn – in samenhang met tramlijn 22 – in combinatie met IC-station Lunetten Koningsweg (sterk wiel) en/of (2) doorkoppelen van de Merwedelijn naar de binnenstadsas (sterke spaken). Beide opties in samenhang in breder netwerkperspectief onderzoeken.

2. Ontsluiting van Rijnenburg door (1) koppelen aan de Papendorplijn, (2) koppelen aan de Waterlinielijn, of (3) aan beide. Koppelen aan de Papendorplijn biedt perspectief voor hogere frequentie (en daarmee meer kwaliteit voor Papendorp en Kanaleneiland) en hogere kostendekkingsgraad van de exploitatie van de Papendorplijn. Koppelen aan de Waterlinielijn biedt mogelijk eerder perspectief voor lightrail op de gehele Waterlinielijn. Of ruimte is voor beide hangt af van de omvang van het ruimtelijk programma van Rijnenburg.



Vervolgstappen en onderzoeksvragen

Vervolguitwerking vindt onder andere plaats in de MIRT-verkenning OV en Wonen, de gebiedsonderzoeken, de mobiliteitsstrategie 2040 en het OV Netwerkperspectief. Onderdeel van de MIRT-verkenning zal tenminste een maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) zijn. Uit de resultaten en conclusies van voorliggende studie komen de onderstaande vervolgstappen en onderzoeksvragen voor het vervolg naar voren. Belangrijke aandachtspunten bij elke stap is het duiden van de samenhang in breder netwerkperspectief binnen het concept van het Wiel met Spaken (waaronder ook onderdelen van het Wiel met Spaken die niet tot de scope van voorliggende studie behoren, zoals Leidsche Rijn en Overvecht) en een integraal voorstel voor bekostiging op basis van kosten voor investeringen, exploitatie en beheer & onderhoud.

Integraal netwerkperspectief stedelijke regio Utrecht

- Uitwerken OV-netwerk als onderdeel integraal en multimodaal netwerkconcept (auto, parkeren op afstand, OV en fiets) voor stedelijke regio Utrecht (onderdeel *Mobiliteitsstrategie U Ned)*.
- Uitwerken van het ruimtelijk programma op basis van het perspectief gezond stedelijk leven met als onderdeel het OV-netwerk (onderdeel *Gebiedsonderzoeken U Ned*).

Netwerkconcept Zuidwestlob (Merwedelijn / Papendorplijn)

- Uitwerken netwerkconcept in de Zuidwestlob in de *MIRT verkenning OV en wonen, Mobiliteitsstrategie en het OV-netwerkperspectief* (*provincie Utrecht*) met als basis de Merwedelijn en Papendorplijn, aangevuld met een optimalisatie in het busnetwerk: welke verbindingen behouden, welke aansluiten (bijvoorbeeld bij Westraven) en welke laten vervallen De bereikbaarheid van Kanaleneiland per OV is hier onderdeel van.
- Uitwerken P+R strategie in mobiliteitsstrategie (*U Ned*) met input vanuit de *P+R verkenning* van de provincie Utrecht en de uitwerking van *'parkeren op afstand'* van de gemeente Utrecht.
- Uitwerken benodigde infrastructuur en exploitatie Merwedelijn in de *MIRT Verkenning OV en Wonen*: onderbouwen keuze voor de (eind)haltes, keuze voor ondergrondse inpassing (waar gaat de Merwedelijn onder de grond en komt deze weer boven?). Hieraan gekoppeld snelle functionele knoop Westraven (inclusief ruimtelijke programmering) en mogelijk noodzakelijke ingrepen na Westraven (richting Nieuwegein/IJsselstein).
- Ontwerpen 'Compacte Knoop Utrecht Centraal (*vervolg OV Versnellen Utrecht*): onderzoeken optimale locatie halte(s), technische mogelijkheden (boortechniek), routes van Merwedelijn en Papendorplijn door het stationsgebied en maatregelenpakket voor optimale transfertijden en -kwaliteit voor reizigers van de Merwedelijn en Papendorplijn op de knoop Utrecht Centraal.
- Uitwerken van vormgeving en inpassing overstapknoop Westraven als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling in de A12-zone *(Gebiedsonderzoeken U Ned)*.
- Uitwerken ontsluitingsconcept Papendorplijn (*vervolg OV Versnellen Utrecht en OV-netwerkperspectief*): benodigde infrastructuur en exploitatie Papendorplijn. Onderzoeken mogelijkheden voor een (tijdelijke) keervoorziening, fasering/aansluiting op P+R Papendorp, en op langere termijn doortrekken naar Galecopperzoom, Leidsche Rijn en/of Rijnenburg. Komen tot bouwstenen voor wederzijdse afspraken tussen verstedelijking en OV-ontwikkeling: onder welke randvoorwaarden (programma, fasering, 'hardheid' van plannen') is welke uitvoering (lijnvoering, frequentie) van een Papendorplijn mogelijk? Welke aanloopverliezen zijn aanvaardbaar?
- Uitwerken (*vervolg OV Versnellen*) van investeringskosten, beheer en onderhoudskosten en exploitatieconsequenties in een integrale business case, inclusief mogelijkheden voor bekostiging en uitwerken maatschappelijke baten.

Opwaarderen tramlijn 22

- Op korte termijn uitvoeren quickscan (*vervolg OV Versnellen Utrecht*) naar knelpunten en mogelijke oplossingen voor tramlijn 22. In *MIRT Verkenning OV en Wonen* onderzoeken benodigde pakket maatregelen voor frequentieverhoging en versnelling en pakket maatregelen bij eindhalte Utrecht Centraal: perrons, transfer. Hierbij nadrukkelijk ruimtelijke kwaliteit en inpassing betrekken.
- Uitwerken van bijbehorende investeringskosten en exploitatieconsequenties en mogelijkheden voor bekostiging.

Opwaarderen bustangent Westraven - USP

- Opstellen no regret pakket van doorstromingsmaatregelen. Orde grootte investeringen die zich in één of twee concessieperiodes terugverdienen (en daarmee no regret zijn). Integreren van *diverse lopende trajecten* van Europalaan-Zuid, Socrateslaan en doorstroomverkenning op de Waterlinieweg (Uithof-Laagraven). Daarnaast meenemen in de *Aanpak 2030* binnen U Ned.

Netwerkconcept Oost, inclusief Lunetten-Koningsweg

- Onderzoeken in de *Mobiliteitsstrategie U Ned en het OV-netwerkperspectief* van netwerkconcept(en) voor de Waterlinielijn in samenhang met tramlijn 22, Binnenstadsas en Lunetten-Koningsweg, aangevuld met een optimalisatie in het busnetwerk o.a. naar Zeist (welke verbindingen behouden, welke aansluiten en welke laten vervallen).
- Hieraan gekoppeld onderzoeken mogelijkheden en meerwaarde van een koppeling van de Merwedelijn en de Binnenstadsas.
- Uitwerken in de *MIRT Verkenning OV en Wonen* van verschillende scenario's voor infrastructurele inpassing (tracéverkenning) ten behoeve van systeemkeuze op de Waterlinielijn met een mogelijke differentiatie in het noordelijke- en zuidelijke tracédeel. Hierbij nadrukkelijk ruimtelijke kwaliteit en inpassing betrekken en de knooppuntfunctie van station Lunetten-Koningsweg (al dan niet als eindpunt tram). Uitwerken afhankelijkheid van keuzes in ruimtelijke programmering en knooppuntontwikkeling.
- In de *MIRT Verkenning OV en Wonen* onderzoeken van de mogelijkheden voor inpassing van een Sprinter/IC-stop in de dienstregeling en binnen de infrastructuur op het hoofdspoor, in afstemming met het Toekomstbeeld OV en de corridorstudie Utrecht-Arnhem. En ruimtelijk vormgeven en inpassen van Lunetten-Koningsweg, inclusief de aansluiting/transfer op de Waterlinielijn en/of tramlijn 22.

Keuze voor ontwikkeling en ontsluiting Galecopperzoom en Rijnenburg

Uitwerken (*in Gebiedsonderzoek A12-zone*) netwerkeffecten, maatschappelijke meerwaarde, infrastructurele inpassing en investerings- en exploitatiekosten voor ontsluiting van de Galecopperzoom en/of Rijnenburg met de Papendorplijn en/of met de Waterlinielijn.

Op de volgende pagina zijn de vervolgonderzoeken en trajecten waarin deze een plaats dienen te krijgen overzichtelijk gepresenteerd.

	MIRT Verkenning OV en Wonen	Mobiliteitsstrategie 2040	Gebiedsonderzoeken	Aanpak 2030	OV Netwerkperspectief	Lopend lokaal / regionaal project	Vervolg Samen OV Versnellen
Integraal netwerkperspectief stedelijke regio Utrecht							
Uitwerken OV-netwerk als onderdeel integraal en multimodaal netwerkconcept		✓					
Uitwerken van het ruimtelijk programma op basis van het perspectief gezond stedelijk leven			✓				
Netwerk Zuidwestlob (Merwedelijn/Papendorplijn)							
Netwerkconcept Zuidwestlob	✓	✓		(✓)	✓		
P+R Strategie		✓				*P+R verkenning en parkeren op afstand*	
Infrastructuur (inpassing, haltes) en exploitatie Merwedelijn	✓						
Ontwerpen compacte knoop Utrecht Centraal							✓
Uitwerken vormgeving en inpassing overstapknoop Westraven			✓				
Ontsluitingsconcept Papendorplijn					✓		✓
Integrale business case, bekostiging en maatschappelijke baten							✓
Tramlijn 22							
Quickscan knelpunten en oplossingen				(✓)			✓
Pakket maatregelen versnellen/fq verhoging en transfer Utrecht Centraal	✓						
Integrale business case, bekostiging en maatschappelijke baten							✓
Bustangent Westraven - USP							
No regret pakket doorstromingsmaatregelen	✓			✓		*Europalaan Zuid, Socrateslaan, doorstroomverkenning Waterlinieweg*	
Netwerk Oost inclusief Lunetten-Koningsweg							
Netwerkconcept Waterlinielijn in samenhang met tramlijn 22, Binnenstadsas en Lunetten-Koningsweg		✓			✓	*OV in de binnenstad*	
Mogelijkheden doorkoppeling Merwedelijn - Binnenstadsas						*OV in de binnenstad*	✓
Tracéverkenning Waterlinielijn irt ruimtelijke programmering	✓						
Inpassing en vormgeving station Lunetten-Koningsweg	✓						
Keuze ontwikkeling en ontsluiting Galecopperzoom en Rijnenburg: Papendorplijn en/of Waterlinielijn							
Netwerkeffecten, infrastructurele inpassing, investeringskosten, exploitatieconsequenties			✓				

Bijlage: bijdrage aan de doelen

	Merwedelijn / Papendorplijn	Waterlinielijn / tram 22	Lunetten-Koningsweg
Ontsluiten verstedelijkingslocaties	Verstedelijkingslocaties komende 10-15 jaar voornamelijk in zuidwest kant van de stad. De Merwedelijn ontsluit verstedelijkingslocaties in de zuidwestlob: - MWKZ (2030-2035 max 8.500 woningen en 2.800 arbeidsplaatsen) - Beurskwartier (2030-2035: max 5.400 woningen en 1.300 arbeidsplaatsen, 2035-2045 max 6.400 woningen en 8.375 arbeidsplaatsen) - Nieuwegein (2030-2035 max 4.000 woningen en 500 arbeidsplaatsen) - Daarna A12 Zone (2035-2045 max 23.000 woningen en 19.000 arbeidsplaatsen) De Papendorplijn ontsluit de verstedelijkingslocaties aan de westkant van de stad: - Kanaleneiland (max 2.100 woningen en 1.600 arbeidsplaatsen) - Papendorp (2030-2035: max 2.000 woningen en 400 arbeidsplaatsen, 2035-2045 max 3.000 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen) - Daarna (2035-2045): mogelijk Rijnenburg (max 25.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen en/of Leidscherijn (max 10.500 woningen en 16.800 arbeidsplaatsen)	De Waterlinielijn ontsluit in combinatie met IC station Lunetten/Koningsweg en samen met tram 22 de verstedelijkingslocaties aan de oost- en zuid kant van Utrecht. Deze verstedelijkingslocaties worden voornamelijk na 2030 gerealiseerd: - USP/oost (2030-2035: max 2.100 woningen en 6.300 arbeidsplaatsen, 2035-2045 max 6.100 woningen en 8.500 arbeidsplaatsen) - A12 Zone (2035-2045 max 23.000 woningen en 19.000 arbeidsplaatsen) verstedelijkingslocaties USP , A12 Zone en zuid-oost kant van de stad.	
Oplossend vermogen NMCA knelpunten	Afhankelijk van de inpassing, haltering en vormgeving van 'compacte knoop Utrecht Centraal draagt de MWL bij aan oplossen knelpunt Van Zijstweg en Utrecht Centraal.	WLL noordzijde in samenhang met maatregelen tramlijn 22 verbetert bereikbaarheid USP en capaciteitsknelpunt tramlijn 22	Als IC station in combinatie met WLL ontlast Lunetten-Koningsweg de OVT met 5%-10% minder reizigers en als Sprinterstation met <1%.
Bijdrage aan Schaalsprong OV	Invulling versterking 'spaak' in de zuidwestlob. - Reizigersprognose MWL ca. 40.000-60.000 reizigers (= 'moeten') op basis van versnelling en afhankelijk van haltering jaarbeurs- of binnenstadszijde. - Reizigersprognose PDL ca. 9.000-15.000 (= 'willen' tot 'kunnen') op basis verstedelijkingsprogramma Papendorp en Kanaleneiland. - Verbindinding met Rijnenburg leidt tot een reizigersprognose van ca. 14.000-25.000 reizigers per dag, afhankelijk van het mobiliteitsprofiel, overige OV-aantakking van de wijk en het aantal woningen. Aanname in deze studie was 25.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen.	Invulling sterk 'wiel' tussen A12 Zone en USP. - Reizigersprognose WLL noord (als lightrail aan de noordzijde van L/K) ca. 18.000-25.000 reizigers/dag (= 'kunnen') afhankelijk van verstedelijkingsprogramma. - Reizigersprognose WLL zuid (als lightrail aan de zuidkant L/K) ca. 5.000-15.000 reizgers (= 'willen' tot kunnen), afhankelijk van verstedelijkingsprogramma. Verbinding met Rijnenburg leidt tot een reizigersprognose van maximaal 22.000 reizigers per dag. - Reizigersprognose huidige tram 22 ca. 43.000 reizigers/dag. Beter benutten en versnellen Tramlijn 22 geeft een reizigersprognose van ca. 45.000-52.000 reizigers per dag (exclusief realisatie WLL en station Lunetten/Koningsweg)	Koppeling tussen wiel (WLL) en spaken (tram 22, binnenstadas en trein). Als IC-station heeft L/K ca 70.000 in/uitstappers (transfer BTM ca. 20.000 reizigers/etmaal, waarvan ca. 15.000 reizigers richting USP) Als Sprinterstation heeft L/K ca. 20.000 in/uitstappers. Dat zijn er 7.000 meer dan alleen station Lunetten (transfer BTM ca. 1.000-5.000 reizigers/etmaal).
Bijdrage aan mobiliteitstransitie	Ontsluit P+R Papendorp en P+R Westraven. Tot ca. 8 minuten reistijdwinst voor reizigers Nieuwegein-Utrecht Centraal bij ongelijkvloerse inpassing. Daarmee is OV een aantrekkelijker alternatief voor de auto.	Ontsluit P+R USP. Directe en snelle OV ontsluiting USP (tram 22 en WLL) en A12 Zone (WLL) als alternatief voor de auto.	Betere OV ontsluiting USP in combinatie met WLL en/of tram 22 als alternatief voor de auto: zowel voor regionale reizigers (trein) als lokale reizigers (WLL/tram 22)
Bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit	Afhankelijk van inpassing. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is een ondergrondse inpassing ter hoogte van MWKZ noodzakelijk.	Vraagt nadere studie: inpassing WLL (en aansluiting op L/K) en maatregelen tramlijn 22 (ongelijkvloerse kruisingen, haltes, perrons)	Vraagt nadere studie: inpassing en aansluiting op WLL of tramlijn 22)
Toekomstvast/adaptief	MWL en PDL kunnen qua capaciteit meegroeien met extra mobiliteitsvraag vanuit verstedelijkingslocaties. PDL is een toekomstvaste oplossing voor ontsluiting Rijnenburg en/of Leidsche Rijn.	WLL noord: in samenhang uitwerken met tramlijn 22, binnenstadsas en ontwikkeling van Lunetten-Koningsweg WLL zuid: afhankelijk van oplossing WLL noord. Bus biedt voldoende capaciteit. Voor ontwikkeling van de WLL mogelijkheid tot het opwaarderen van de huidige bustangent Westraven - USP via de Waterlinieweg met maatregelen die zich binnen 1 of 2 concessieperiodes terugverdienen.	Faseerbaar als Spinterstation Koningsweg, maar alleen met eindbeeld IC Lunetten-Koningsweg om de knoop Utrecht Centraal te ontlasten en de WLL als 'sterk wiel' te ontwikkelen.
Investeringskosten/inpassing (E	Quickscan tracéverkenning: Merwedelijn voorkeur -1 (inpassing, snelheid, oversteekbaarheid) en PDL maaiveld Kosten Merwedelijn -1 tussen ca. 900 - 1025 mln euro Kosten Merwedelijn maaiveld ca. 150 mln euro Ondergrondse passage Centraal Station ca. 20 - 60 mln euro Kosten Papendorplijn maaiveld ca. 90 mln euro Investeringen nieuwe voertuigen ca. 100 mln euro	nieuw lightrailtracé voor Waterlinielijn van Westraven (inclusief OV knooppunt) via Lunetten-Koningsweg tot USP is eerder geraamd op orde grootte € 750 miljoen euro (bron: Groeifondspropositie). Maatregelen Tramlijn 22 nog niet geraamd.	Investeringskosten voor Lunetten-Koningsweg zijn als Sprinterstation Koningsweg 150 miljoen euro (op basis van vervolg préverkenning) en als IC Lunetten-Koningsweg (250 miljoen euro op basis van groeifondspropositie). Hierbij komen nog wel aanvullende kosten voor koppeling met benodigde viersporigheid vanuit Toekomstbeeld OV.
Exploitatie	Vanuit oogpunt van exploitatie is een snelle verbinding van de MWL gewenst. Zowel de infrastructuur, haltering, als een compacte knoop op Utrecht Centraal. De PDL heeft meer het karakter van een ontsluitende stadstram.	Vanuit oogpunt van exploitatie is als eerste stap het versnellen van tramlijn 22 en de bustangent Westraven-USP gewenst. Optimale systeemkeuze voor de Waterlinielijn is afhankelijk van capaciteit, flexibiliteit en vervoerskwaliteit én de samenhang met maatregelen op tram 22 en de realisatie van L/K.	Vraagt vervolgstudie: consequenties voor dienstregeling en investeringen HRN in beeld brengen

Bijlage bij hoofdrapportage Samen OV Versnellen in Utrecht

Disclaimer:

Deze rapportage maakt onderdeel uit van een bredere studie. Het advies is om eerst de hoofdrapportage te lezen. Indien het de voorkeur heeft om deze rapportage direct te lezen, dan geeft deze oplegger wat context.

Voor de inhoudelijke uitwerking van de eerste stappen van Schaalsprong OV is de studie *Samen OV Versnellen* uitgevoerd door provincie en gemeente Utrecht, met betrokkenheid van de U10. Deze rapportage is een van de bijlages bij het hoofdrapport van deze studie. Deze memo heeft als doel om de status van deze studie toe te lichten en een leeswijzer te geven bij de rapporten.

Doel en status studie

De studie is bedoeld om meer grip te krijgen op samenhangende keuzes in het OV netwerk en de bredere ruimtelijke consequenties. De studie levert informatie voor de uitwerking van de Verstedelijkingsopgave door een beschrijving van kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV. De ontwikkelrichtingen vormen een gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht. Voor formele trajecten waar de brede integrale afweging en besluitvorming over de Schaalsprong OV plaatsvindt.

Leeswijzer rapportages

Het resultaat van Samen OV Versnellen zijn vier rapportages:

1. Integratierapportage globale verkenning eerste stappen schaalsprong OV (Hoofdrapport)
2. Vervoerskundig analyse
3. Infrastructurele inpassing (Quick scan)
4. Ruimtelijke kwaliteit: Merwedelijn Analyse van Ruimtelijke kwaliteit

De deelrapporten beschrijven ieder vanuit een specifiek onderdeel resultaten. In de hoofdrapportage is de bredere afweging opgenomen. Het advies is om eerst de hoofdrapportage (managementsamenvatting opgenomen in het document) te lezen.

Samen OV Versnellen in Utrecht

Technische Rapportage

29 april 2021



Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Titel Rapportage	Samen OV versnellen in Utrecht
Kenmerk	008406
Kernteam gemeente en provincie Utrecht	Lara Verhagen, Erwin van Dijk, Dick Terlouw
Kernteam Goudappel	Bas Govers, Aart de Koning, Lucas van der Linde, Dennis Roelofsen, Themis Marfoglia, Arnout Kwant, Tanja Hardt
Datum	29 april 2021
Versie	2

Inhoudsopgave

1. Inleiding & aanpak.....5

1.1 Doelstelling project

1.2 Aanpak op hoofdlijnen: drie fases

1.3 Modeluitgangspunten

1.4 Kantelpunten

2. Onderzoeksfase 1: *Wat is de bandbreedte van de OV-vraag in het netwerk in 2040?*.....17

2.1 Introductie basisnetwerkvarianten

2.2 Resultaten per basisvariant
- 2.2.1 Variant 1: Bundelen op de spaak
- 2.2.2 Variant 2: Bundelen op het wiel
- 2.2.3 Variant 3A: Bundelen op de spaak en het wiel
- 2.2.4 Variant 3B: Bundelen op de spaak en het wiel

2.3 Overzicht modeldoorrekeningen

2.4 Vergelijking resultaten basisvarianten
- 2.4.1 Gebruikers Merwedelijn en Waterlinielijn
- 2.4.2 Effecten op gebruik stations
- 2.4.3 Effecten op modal split
- 2.4.4 Effecten op aantal reizigers
- 2.4.5 Effecten op exploitatie OV
- 2.4.6 Effecten op reistijden
- 2.4.7 Effect op OV-reizen gerelateerd aan P+R's

3. Onderzoeksfase 2: *Welke knoppen hebben de meeste impact op de kantelpunten?*.....72

3.1 Introductie knoppen

3.2 Lessen voor de verschillende OV-lijnen

3.3 De meest impactvolle knoppen

4. Onderzoeksfase 3: *Hoe ziet de OV-vraag eruit in de periode tot 2040?*.....79

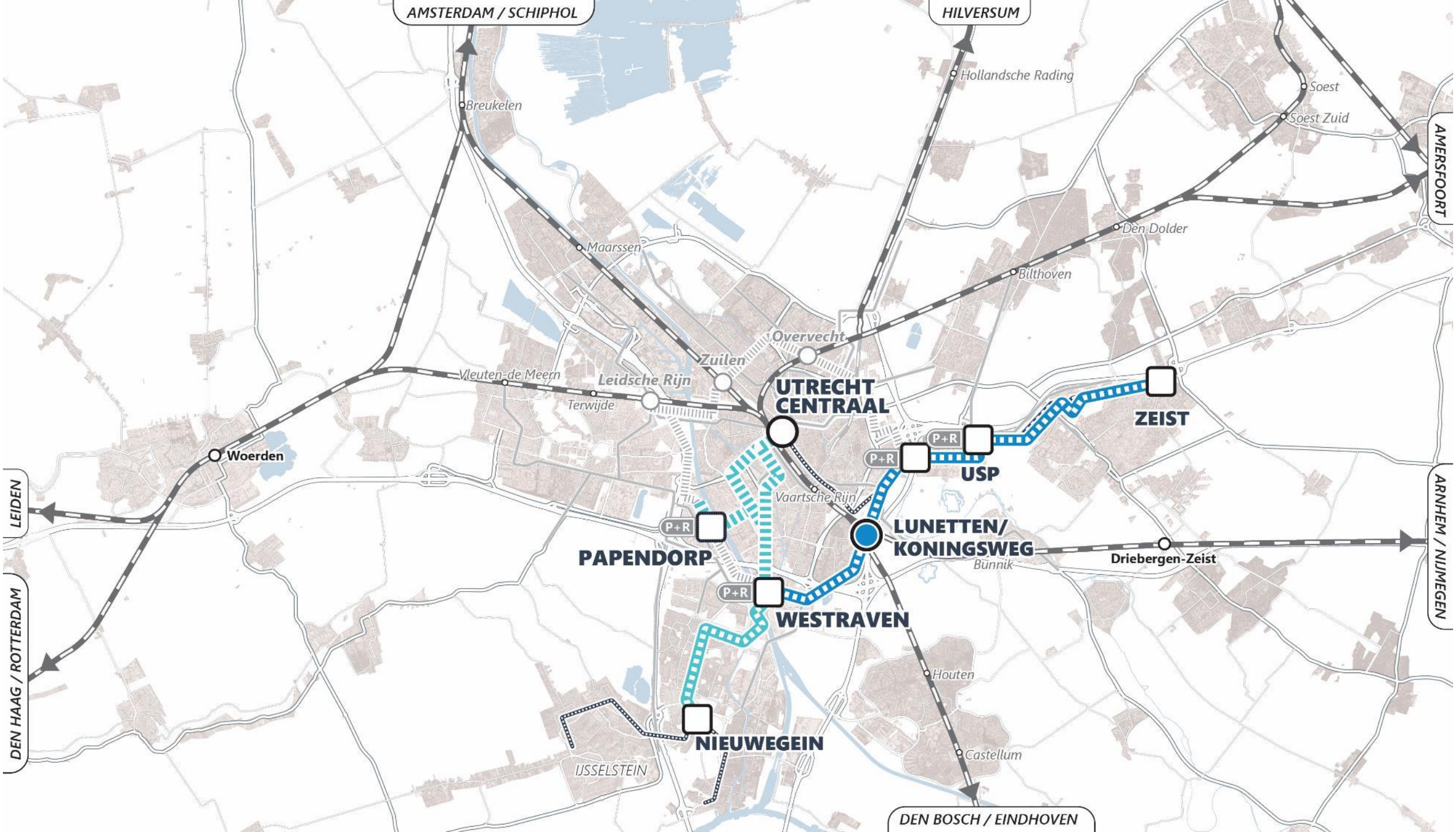
4.1 Backcasting vanaf een eindbeeld naar de eerste stap

4.2 Resultaten rekenvarianten
- 4.2.1 Rekenvariant 1'eindbeeld' (stap 1+2+3)
- 4.2.2 Rekenvariant 2 'eindbeeld' (stap 1+2+3)
- 4.2.3 Rekenvariant 3 'tussenstap' (stap 1+2)
- 4.2.4 Rekenvariant 4 'tussenstap' (stap 1)
- 4.2.5 Rekenvariant 5 'tussenstap' (stap 1)

4.3 Vergelijking resultaten basisvarianten
- 4.3.1 Effecten op gebruik stations
- 4.3.2 Effecten op modal split
- 4.3.3 Effecten op aantal reizigers
- 4.3.4 Effecten op exploitatie OV
- 4.3.5 Effect op OV-reizen gerelateerd aan P+R's

***Bijlagen*.....121**

A. Exploitatie: DRUs, capaciteit en uitgangspunten
B. Reizigers
C. Selectie BTM-lijnen
D. Inzoomen op verschillen TBOV/ZW
E. SEGS rekenvarianten fase 3 backcasting
F. Lessen knoppen fase 2
G. P+R's in verkeersmodel


AMSTERDAM / SCHIPHOL
HILVERSUM
AMERSFOORT
ARNHEM / NIJMEGEN
LEIDEN
DEN HAAG / ROTTERDAM
DEN BOSCH / EINDHOVEN
Breukelen
Hollandsche Rading
Soest
Soest Zuid
Maarssen
Den Dolder
Bilthoven
Overvecht
Zuilen
Vleuten-de Meern
Leidsche Rijn
Terwijde
UTRECHT CENTRAAL
ZEIST
P+R
USP
Woerden
Vaartsche Rijn
LUNETTEN/ KONINGSWEG
PAPENDORP
Bunnik
Driebergen-Zeist
WESTRAVEN
Houten
NIEUWEGEIN
IJSSELSTEIN
Castellum

1. Inleiding & aanpak

De provincie en gemeente Utrecht staan samen voor de opgave om een schaalsprong in het openbaar vervoer te realiseren. Deze rapportage die voorligt is onderdeel van bouwsteen 2 en vormt het resultaat van de vervoerkundige analyse.

1.1 Doelstelling project

Inleiding
De provincie en gemeente Utrecht staan voor de opgave om een schaalsprong in het OV te realiseren. Met het project Samen OV Versnellen in Utrecht wordt samengewerkt aan de bestuurlijke opgave om te bepalen hoe deze schaalsprong gerealiseerd kan worden. De Merwedelijn en de Waterlinielijn zijn hierin de eerste grote stap. Een integraal onderdeel is daarnaast de toekomstige functie van de huidige SUNIJ-lijn en betekenis van nieuwe verbindingen op netwerkniveau. Om te bepalen wanneer welke investeringen nodig zijn, is inzicht nodig in de vervoerkundige vraag op de verschillende OV-lijnen.

Positie project
Het project Samen OV versnellen in Utrecht bestaat uit een aantal bouwstenen. Bij de start van het project Samen OV versnellen in Utrecht is het speelveld van verschillende tracés en systemen verkend. Als vervolgstap is het doel van dit project om de 'onderzoeksrichtingen' modelmatig door te rekenen. Vervolgens zal worden gekeken naar de mogelijkheden in systeem- en tracékeuze voor het openbaar vervoer in Zuidwest vanuit infrastructureel perspectief.

Tijdens het verkennen van het speelveld is geleerd over samenhangende keuzes in de oplossingen binnen en buiten het gebied. Deze studie bouwt hierop voolt middels een vervoerkundige analyse. Met een aantal zoekrichtingen (projectvarianten) en draaiknoppen is de bandbreedte in het speelveld inzichtelijk gemaakt. Als laatste zijn een aantal rekenvarianten samengesteld, waarvoor ook de groei van het aantal reizigers in de tijd op een rij zal worden gezet.

Gezien deze inhoudelijke complexiteit zijn eenvoudige werkstappen gehanteerd. Deze werkwijze geeft alle betrokkenen maximale grip op het vraagstuk. De volgende drie stappen zijn gevolgd:

1. Gezamenlijk vastklikken van de strategische hoofdvarianten en in beeld brengen van deze 'stip op de horizon' voor alle hoofdvarianten (wensbeeld 2040, conform het Regionaal Toekomstbeeld OV)
2. Analyse naar 'knoppen in het systeem'. Het draaien aan tactische knoppen zorgt ervoor dat vervoersvraag en -aanbod verschuift en daarmee invloed hebben op kantelpunten. Doel is om de meest krachtige knoppen te identificeren.
3. Back-casting brengt de timing van de kantelpunten OV in beeld: Het gaat hier om de ontwikkeling in reizigersstromen in relatie tot capaciteits- knelpunten gedurende het ontwikkelpad naar de stip op de horizon. Modelberekeningen zijn uitgevoerd voor 2030 & 2040.

Op de volgende pagina's zijn de stappen verder uiteengezet.

1.2 Aanpak op hoofdlijnen: drie fases (1/3)

1. **Gezamenlijk vastklikken van de strategische basisvariant voor de stip op de horizon '2040'**

Doel van de basisnetwerkvarianten is het bepalen van de boven- en ondergrenzen van het systeem. Daartoe zijn voor de netwerkuitgangspunten de hoeken van het speelveld verkend. Dit door in de basisvarianten respectievelijk in te zetten op een sterke spaak, een sterk wiel en een combinatie van beide.

Het conceptuele model Wiel met Spaken is het uitgangspunt voor alle varianten (zie afbeelding volgende pagina). Wel wordt hierin gevarieerd met de uitwerkingen van de verschillende onderdelen.

Aan de hand van de resultaten van de netwerkvarianten en de kantelpunten ontstaat grip op de kantelpunten van het OV-systeem in 2040. Deze fase resulteert in (inzicht over):

- OV-capaciteit met definitie kantelpunten tussen OV-systemen
- Modelinput ten behoeve van de doorrekening van de basisvarianten
- Resultaten multimodale doorrekeningen van de basisvarianten, met daarbij o.a. inzicht in het OV-gebruik in relatie tot de kantelpunten.

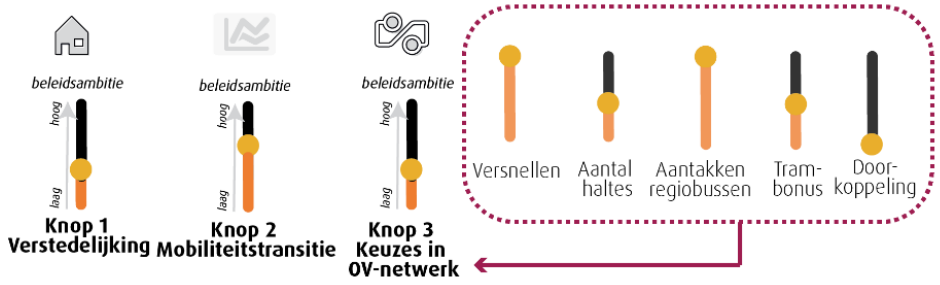
2. **Analyse 'draaien aan de knoppen'**

De kantelpunten in het OV-systeem worden sterk beïnvloed door verschillende factoren. In deze fase wordt in beeld gebracht welke factoren de meest krachtige werking, of gevoeligheid, hebben, zodat daarop gestuurd kan worden (draaiknoppen).

Dit wordt gedaan door middel van analyses in het verkeersmodel. Om consistent te werken wordt bij de draaiknoppen aangesloten op de principes uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040:

1. Slim Bestemmen: OV-effect van hogere of lagere dichtheden in/rond Utrecht Zuidwest.
2. Anders reizen en Slim Parkeren: De mobiliteitstransitie, effect van cordonheffing en effect van de variabele autokosten.
3. Netwerken op orde en Slim sturen: OV-effect van o.a. OV-verknoping onderliggend netwerk, meer/minder haltes, doorkoppelingen over de hoofdknoppen heen (minder overstappen).

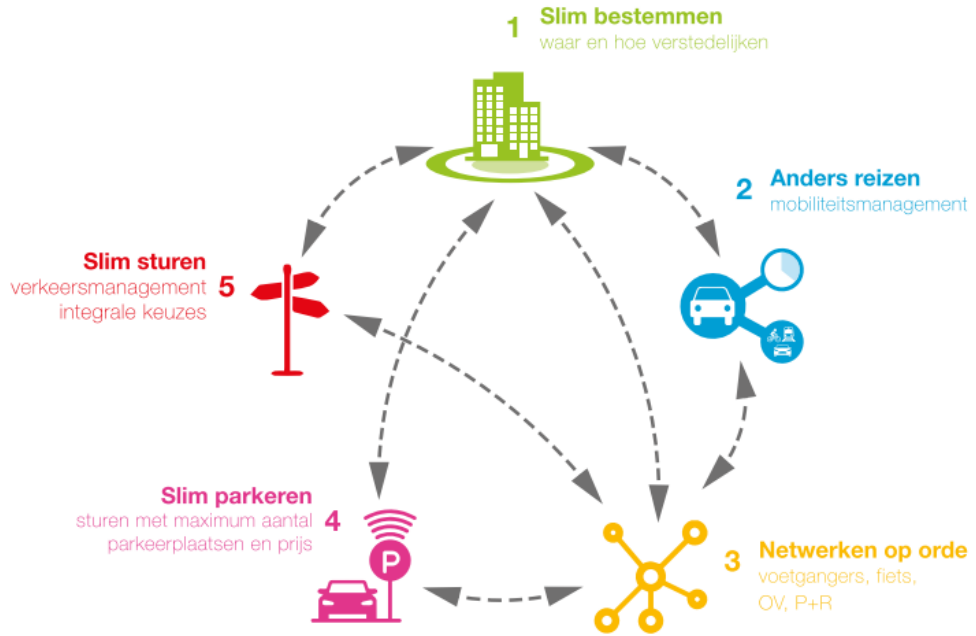
N.B. In dit rapportage wordt veelvuldig verwezen naar het Mobiliteitsplan, het betreft hierbij steeds het Mobiliteitsplan 2040 van de Gemeente Utrecht.



1.2 Aanpak op hoofdlijnen: drie fases (2/3)

Per knop zal inzage worden gegeven in de effecten op de hoofdvarianten en kantelpunten. De knoppen zullen vervolgens gezamenlijk ingezet worden in rekenvarianten om zo gecombineerde effecten te duiden.

Fase 2 resulteert in (inzicht over):
- Effectbepaling knoppen op de kantelpunten voor de basisvarianten



Beleidsstappen zoals voorzien in het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040

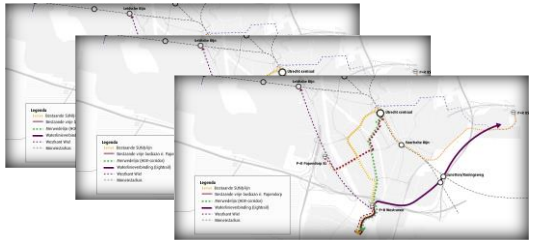
3. Back-casting naar de tussengelegen jaren
Vanuit de stip op de horizon 2040 is de vraag: wanneer 'kantelt' het OV-systeem en zijn investeringen nodig? Het gaat hier om kritische grenzen die worden bepaald door exploitatie- en capaciteitsknelpunten in het bus- en lightrailnetwerk. Bijvoorbeeld: wanneer wordt de capaciteit bereikt van een bussysteem, of een gelijkvloers OV-systeem. Dit speelt mogelijk op o.a. de Van Zijstweg, Koningin Wilhelminalaan, Europalaan noord en zuid (Merwedelijn), Waterlinielijn, huidige SUNIJ-corridor en knooppunten Utrecht CS, Vaartsche Rijn en Lunetten Koningsweg.

Met de rekenvarianten wordt bekeken wanneer in de tijd diverse kantelpunten worden behaald, dit gebeurt aan de hand van de kantelpunten uit fase 1 samen met het effect van de knoppen uit fase 2.

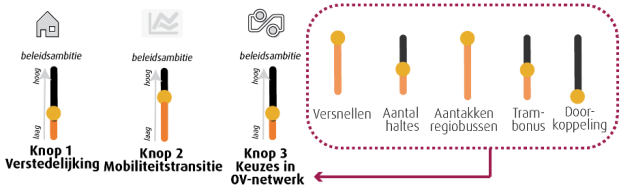
Fase 3 levert de volgende producten op:
- Aanvullende analyses OV-capaciteit in relatie tot kantelpunten op tracés binnen deze studie

1.2 Aanpak op hoofdlijnen: drie fases (3/3)

Stap 1: Bandbreedte basisvarianten



Stap 2: Draaien aan de knoppen



Stap 3: Back-casting

2030 – 2035 - 2040

Leeswijzer
Dit document bevat een samenvatting van alle resultaten die zijn geleerd tijdens dit proces.

De resultaten van de drie fases staan hierin beschreven:
- Allereerst de bevindingen uit fase 1 waarin is onderzocht wat de bandbreedte is van de OV-vraag in het netwerk in 2040.
- Hierop volgend zijn de resultaten uit fase 2 beschreven, in deze fase was onderzocht welke knoppen de meeste impact hadden op de kantelpunten.
- Ten slotte volgt een beschrijving van de resultaten uit fase 3, waarin wordt ingegaan hoe de OV-vraag eruit ziet in de periode tot 2040.

Aan het eind van dit document volgen ook een aantal bijlagen met verdere technische achtergrondinformatie, namelijk:
A. Exploitatie: DRUs, capaciteit en uitgangspunten
B. Reizigers
C. Selectie BTM-lijnen
D. Inzoomen op verschillen TBOV/ZW
E. SEGS rekenvarianten fase 3 backcasting
F. Lessen knoppen fase 2

1.3 Modeluitgangspunten (1/2)

Sociaaleconomische Gegevens (SEGs)
Voor de ruimtelijk-programmatische uitgangspunten voor de verschillende visies wordt gewerkt met bandbreedtes van de te realiseren aantallen woningen en arbeidsplaatsen. Deze aantallen hebben betrekking op 2040, waarbij aansluiting is gezocht met de aantallen uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij. Voor de basisvarianten is in deze studie uitgegaan van een midden variant: het gemiddelde RO scenario 2040. In de knoppenanalyse is vervolgens in beeld gebracht wat het effect is van het ontwikkelen van meer of minder woningen op de modelresultaten. De resultaten daarvan zijn gebundeld doorgerekend in de 'back-casting' fase. Dit heeft geleid tot het hanteren van drie ruimtelijke ontwikkeling scenario's, namelijk:

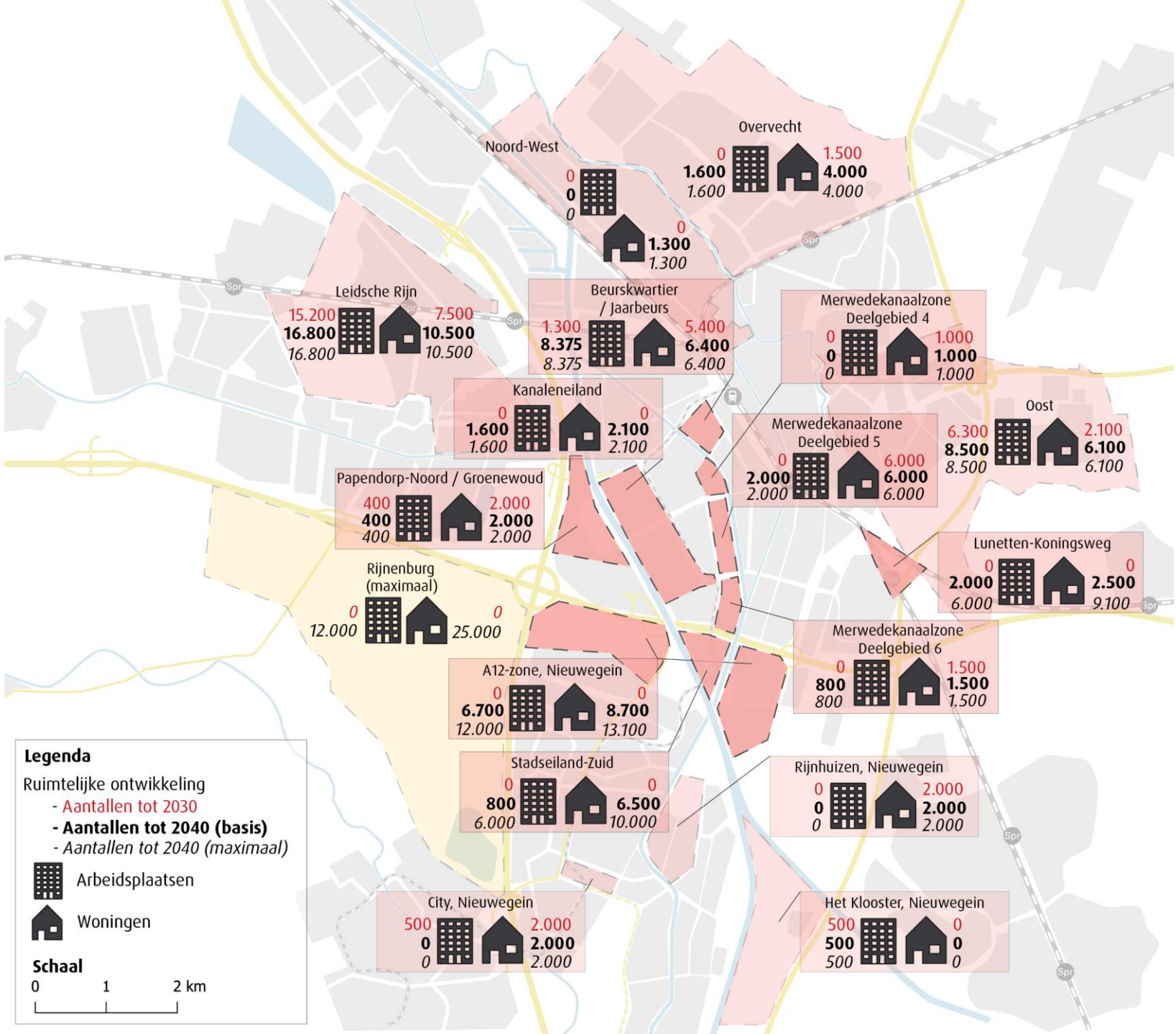
1. Ruimtelijke ontwikkeling ±2030
2. Ruimtelijke ontwikkeling 2040 – basis
3. Ruimtelijke ontwikkeling 2040 – maximaal (/Rijnenburg)

In fase 1 is 'ruimtelijke ontwikkeling 2040 basis' gehanteerd voor de modeldoorrekeningen. In fase 2 en 3 is afhankelijk van de benodigde analyse ook gebruik gemaakt van 'ruimtelijke ontwikkeling ±2030' en 'ruimtelijke ontwikkeling 2040 – maximaal (/Rijnenburg)'.

Referentie: trendscenario Mobiliteitsplan 2040+
In de afgelopen jaren is gebleken dat het basisscenario van Utrecht het autoverkeer heeft overschat, terwijl het OV- en fietsverkeer is onderschat. Hierom is als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2040 een extra referentie opgesteld welke rekening houdt met de verschillende ontwikkeling die in stedelijk gebied is waargenomen. Deze referentie heet het trendscenario (2040-Trend).

Als referentie in deze studie is aangesloten bij het trendscenario 2040 van het Mobiliteitsplan, deze wordt ook gecombineerd met stap 1) slim bestemmen. Dit betekent dat er voor de stedelijke ontwikkeling vanuit is gegaan van locaties bij OV-netwerken, aansluitend op de RSU en het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij. Daarnaast sluit het mobiliteitsprofiel van de locaties aan bij de ligging in het netwerk. In de knoppenanalyse is vervolgens in beeld gebracht wat het effect is als deze trend zich niet voordoet, of als de mobiliteitstransitie op een ander tempo gaat.

Het meenemen van stap 1) in de referentie sluit aan bij het gedeelde beeld van gemeente en provincie om stedelijke ontwikkeling te faciliteren en locaties bij OV-netwerken te zoeken.


Noord-West
0
0
0
0
1.300
1.300
Overvecht
0
1.600
1.600
1.500
4.000
4.000
Leidsche Rijn
15.200
16.800
16.800
7.500
10.500
10.500
Beurskwartier / Jaarbeurs
1.300
8.375
8.375
5.400
6.400
6.400
Merwedekanaalzone Deelgebied 4
0
0
0
1.000
1.000
1.000
Kanaleneiland
0
1.600
1.600
0
2.100
2.100
Merwedekanaalzone Deelgebied 5
0
2.000
2.000
6.000
6.000
6.000
Oost
6.300
8.500
8.500
2.100
6.100
6.100
Papendorp-Noord / Groenewoud
400
400
400
2.000
2.000
2.000
Lunetten-Koningsweg
0
2.000
6.000
0
2.500
9.100
Rijnenburg (maximaal)
0
12.000
0
25.000
Merwedekanaalzone Deelgebied 6
0
800
800
1.500
1.500
1.500
A12-zone, Nieuwegein
0
6.700
12.000
0
8.700
13.100
Stadseiland-Zuid
0
800
6.000
0
6.500
10.000
Rijnhuizen, Nieuwegein
0
0
0
2.000
2.000
2.000
City, Nieuwegein
500
0
0
2.000
2.000
2.000
Het Klooster, Nieuwegein
500
500
500
0
0
0
Legenda
Ruimtelijke ontwikkeling
- Aantallen tot 2030
- Aantallen tot 2040 (basis)
- Aantallen tot 2040 (maximaal)
Arbeidsplaatsen
Woningen
Schaal
0
1
2 km

1.3 Modeluitgangspunten (2/2)

Uitgangspunten netwerken referentie

Fiets en auto
De modeluitgangspunten voor het auto- en fietsnetwerk zijn conform de recent opgestelde referentie van het Mobiliteitsplan.

OV
Voor het OV-netwerk is de referentiesituatie gelijk aan die in het recent opgestelde Mobiliteitsplan. Voor het spoornetwerk betekent dit het referentienetwerk 2030 van ProRail, zoals opgesteld in het programma Toekomstbeeld OV 2040. Hierin zit bijvoorbeeld nog geen bediening van station Koningsweg, en op de drukke Intercitycorridors 8 Intercity's per uur.

Het BTM-netwerk is grotendeels gebaseerd op de situatie in het basisjaar van het verkeersmodel (2015). Een aantal vastgestelde aanpassingen zijn hierin doorgevoerd:

Bestaande plannen:
- Tramlijn 22 (16x)
- Koppeling SUNIJ en Tramlijn 22
- Buslijn 6 Rubenslaan-Kromhout/Galgenwaard
- Buslijn 29 Vleuterweide-Papendorp-Vaartsche Rijn-USP
- Buslijn 12 vervalt

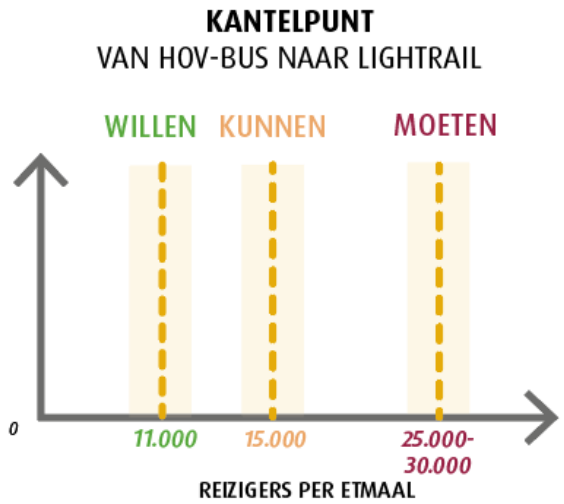
Verbeteringen:
- HOV-busbaan Europalaan-Noord

1.4 Kantelpunten van HOV-bus naar lightrail

Deze studie onderzoekt de OV-vraag tussen Merwedelijn en Waterlinielijn, inclusief de systeemkeuze voor deze verbindingen. Een belangrijke vraag daarbij is bij welke reizigersaantallen welk OV-systeem waar passend is. Het kantelpunt tussen enerzijds een HOV-bussysteem en anderzijds een Lightrail systeem is daarbij een belangrijk element. Hierbij zijn drie typen kantelpunten te onderscheiden:

1. **Willen** – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. **Kunnen** – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. **Moeten** – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

De figuur op volgende pagina vat aantallen en de kantelpunten weer, waarbij ook een aantal bekende OV-systemen in Utrecht of elders in Nederland zijn weergegeven.



1. Willen
Het kantelpunt "Willen" geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

2. Kunnen
Het kantelpunt "Kunnen" geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

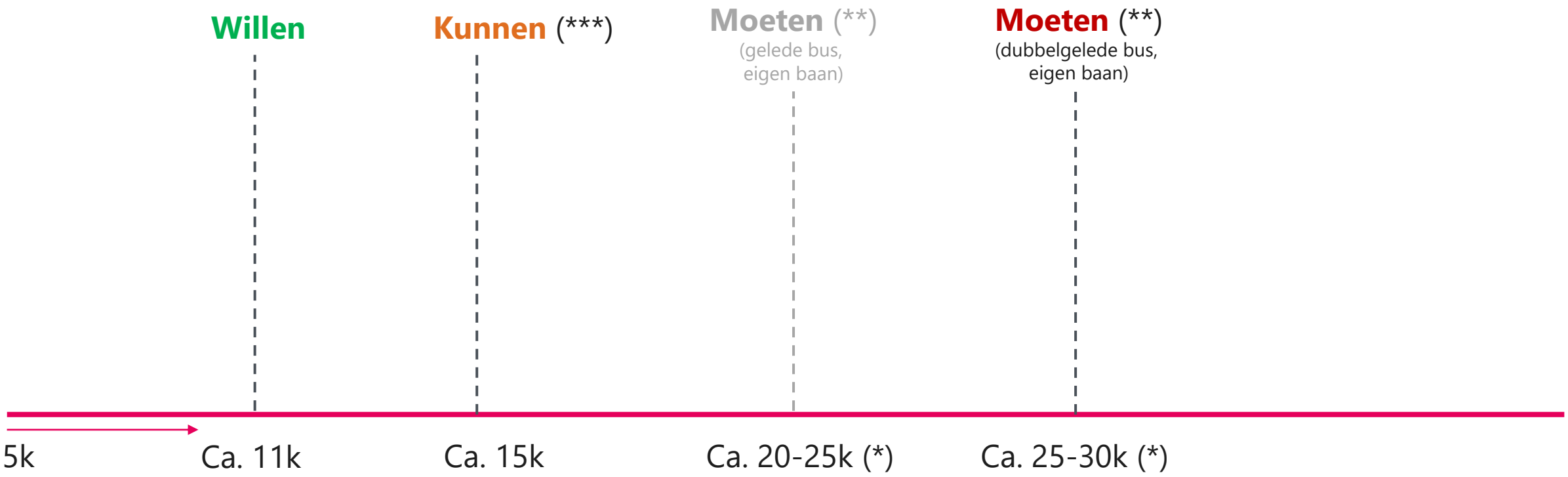
3. Moeten
Daar waar de kantelpunten "Willen" en "Kunnen" opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt "Moeten" benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

Deze twee onderdelen zijn beide voorwaardelijk voor voldoende capaciteit en bij beide wordt stilgestaan. Bij allebei deze aspecten gaat het in de eerste plaats over voertuigen / bezetting in het maatgevende uur + richting.

1.4 Kantelpunten – Conceptueel model

Reizigers / gem. werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som beide richtingen.



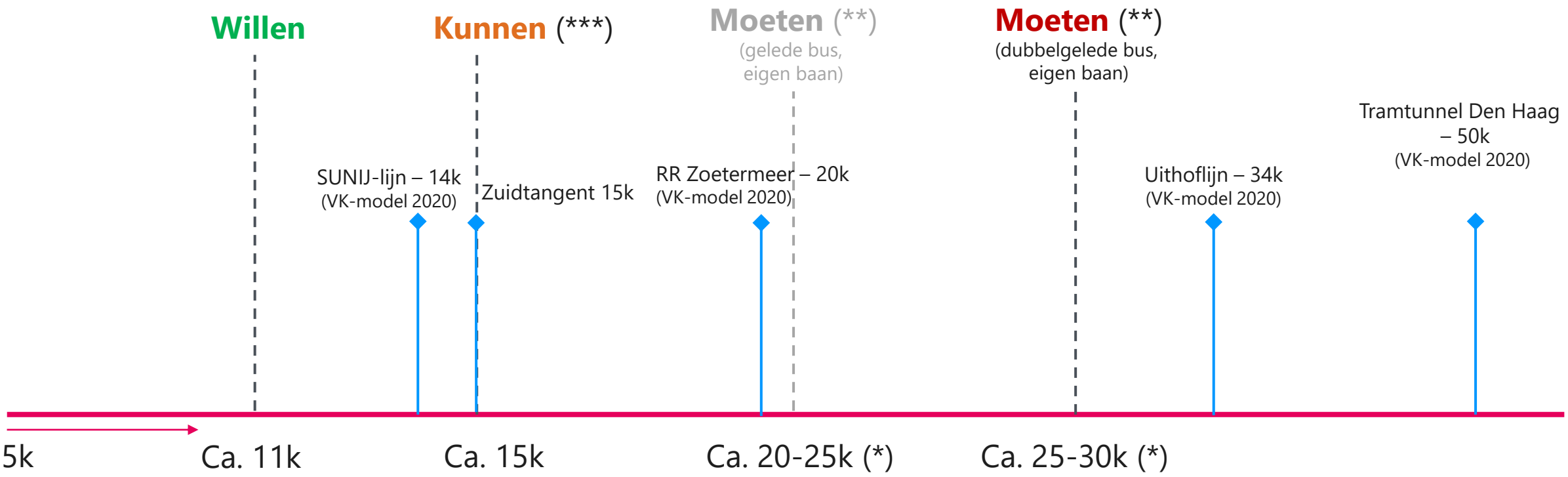
(*): Op corridorniveau hogere aantallen mogelijk
(corridor met verschillende, niet afgestemde buslijnen)

(**):
- Moeten gaat in eerste plaats over aantallen in drukste uur + richting. Ter indicatie hier omgerekend naar etmaalwaarden.
- Moeten gaat ook over voertuigen op de infra – zie achterliggende notitie.

(***): Kunnen zegt niets over of bus of tram beter is. Bus kan bv. kostenefficiënter te exploiteren zijn – zie pagina 20.

1.4 Kantelpunten - voorbeeld

Reizigers / gem. werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som beide richtingen.



(*): Op corridorniveau hogere aantallen mogelijk
(corridor met verschillende, niet afgestemde buslijnen)

(**):
- Moeten gaat in eerste plaats over aantallen in drukste uur + richting. Ter indicatie hier omgerekend naar etmaalwaarden.
- Moeten gaat ook over voertuigen op de infra – zie achterliggende notitie.

(***): Kunnen zegt niets over of bus of tram beter is. Bus kan bv. kostenefficiënter te exploiteren zijn – zie pagina 20.

1.4 Kantelpunten – voorbeeld exploitatiekosten

		Exploitatiekosten (mln. € / jaar)	Meerkosten / reiziger / jaar
Willen: ca. 11.000 reizigers			
8x		1,9	
6x		3,6* (+1,7)	€0,52
*: exclusief beheer en onderhoud traminfra			
Kunnen: ca. 15.000 reizigers			
12x		2,8	
8x		4,9* (+2,1)	€0,44
*: exclusief beheer en onderhoud traminfra			
N.B. Met groter materieel kan hier mogelijk kostenefficiënter gereden worden (lagere frequentie).			
Moeten: ca. 30.000 reizigers			
20x		4,7	
8x		7,6* (+2,9)	€0,31
*: exclusief beheer en onderhoud traminfra			

De afbeelding links geeft illustratief de exploitatiekosten weer, uitgaande van een lijn van 5 kilometer, gemiddelde snelheid van 25 km/u, 14 volle bedieningsuren en ervan uitgaande dat 2/3e van de reizigers in spitsrichting reist.

Hieruit volgt dat een tram in alle gevallen duurder is in exploitatiekosten dan een bus. De meerkosten van tram per reiziger nemen wel af naarmate er meer reizigers zijn, mede omdat dan groter (= efficiënter) materieel ingezet kan worden.

Tegenover de meerkosten van de tram staan baten als hoger comfort (voor de reiziger en niet-reiziger) en een hogere betrouwbaarheid. Dit leidt vaak ook tot hogere reizigersaantallen (zogeheten 'trambonus') Daarnaast heeft lightrail vaak een positieve impact op status / imago.

2. Onderzoeksfase 1: *Wat is de bandbreedte van de OV-vraag in het netwerk in 2040?*

Met drie strategische basisvarianten zijn de hoeken in het speelveld van de mogelijke OV-varianten inzichtelijk gemaakt. De bandbreedte van de toekomstige OV-vraag in 2040 is in deze eerste onderzoeksfase 1 inzichtelijk gemaakt. Het gaat daarbij om aantal reizigers op de belangrijkste lijnen, in- en uitstappers op stations, vervoerwijzeverdeling, reistijden en exploitatie.

2.1 Drie basisvarianten

Om inzichten te krijgen in de boven- en ondergrenzen van het systeem voor het OV-netwerk in Utrecht zijn drie onderscheidende netwerkvarianten opgesteld. De varianten verschillen in modaliteit, bestemming en bedieningskwaliteit op deze lijnen, en bijbehorende additionele netwerkingrepen.

De volgende drie varianten worden onderzocht:

1. **Bundeling Merwedelijn (lightrail), spreiden op Waterlinielijn (HOV-bus);**
2. **Spreiden Merwedelijn (HOV-bus), bundelen op Waterlinielijn (lightrail Merwedelijn);**
3. **A. Bundeling op Merwedelijn, inclusief doortrekking binnenstadsas (lightrail) en Waterlinielijn (lightrail).**
3. **B. Bundeling op Merwedelijn, exclusief doortrekking binnenstadsas (lightrail) en inclusief Waterlinielijn (lightrail)**

Naast de Merwedelijn en de Waterlinielijn zijn ook de ingrepen op de huidige SUNIJ-lijn relevant, in relatie tot de mogelijke omlegging naar Papendorp. Daarnaast zijn ook de reizigersaantallen op de Uithoflijn en Binnenstadscorridor in beeld gebracht. Ook zijn ook de reizigersaantallen op de stations Utrecht Centraal en (toekomstig) Lunetten-(Koningsweg) meegenomen.

Resultaten basisvarianten

De volgende pagina's laten de resultaten zien van de doorrekeningen van de modelresultaten. Deze zijn elke keer op dezelfde manier opgebouwd:

1. Figuur met de belangrijkste elementen van de variant
2. De uitgangspunten per variant
3. De lessen op basis van de analyse.

De resultaten zijn afgezet tegen de referentie. Resultaten van de referentie zijn weergegeven op de volgende pagina.

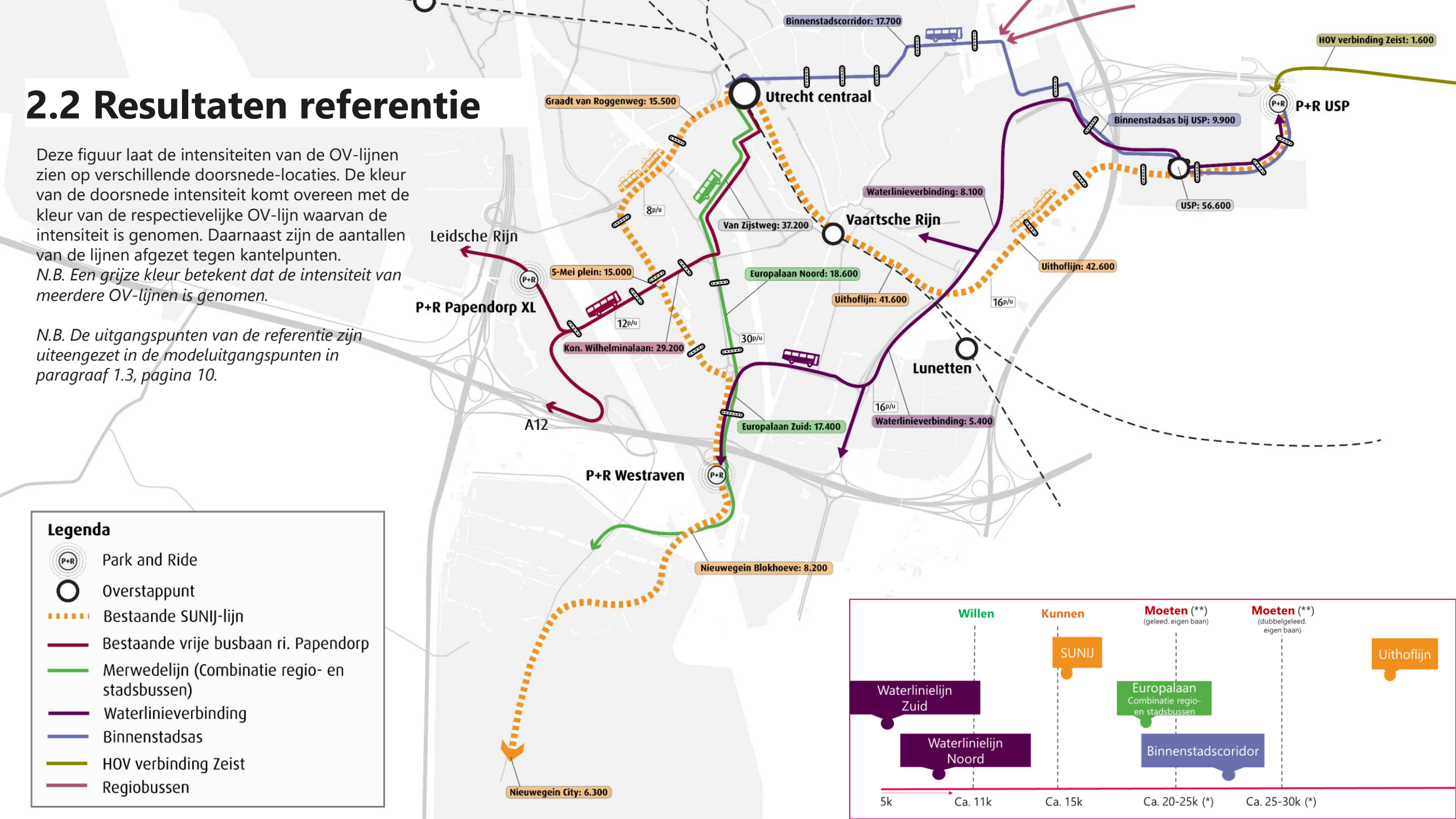
2.2 Resultaten basisvarianten

- Referentie
- Variant 1: Bundelen op spaak
- Variant 2: Bundelen op het wiel
- Variant 3A: Bundelen op de spaak en wiel, incl. binnenstadsas
- Variant 3B: Bundelen op de spaak en wiel, excl. binnenstadsas

2.2 Resultaten referentie

Deze figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.

N.B. De uitgangspunten van de referentie zijn uiteengezet in de modeluitgangspunten in paragraaf 1.3, pagina 10.

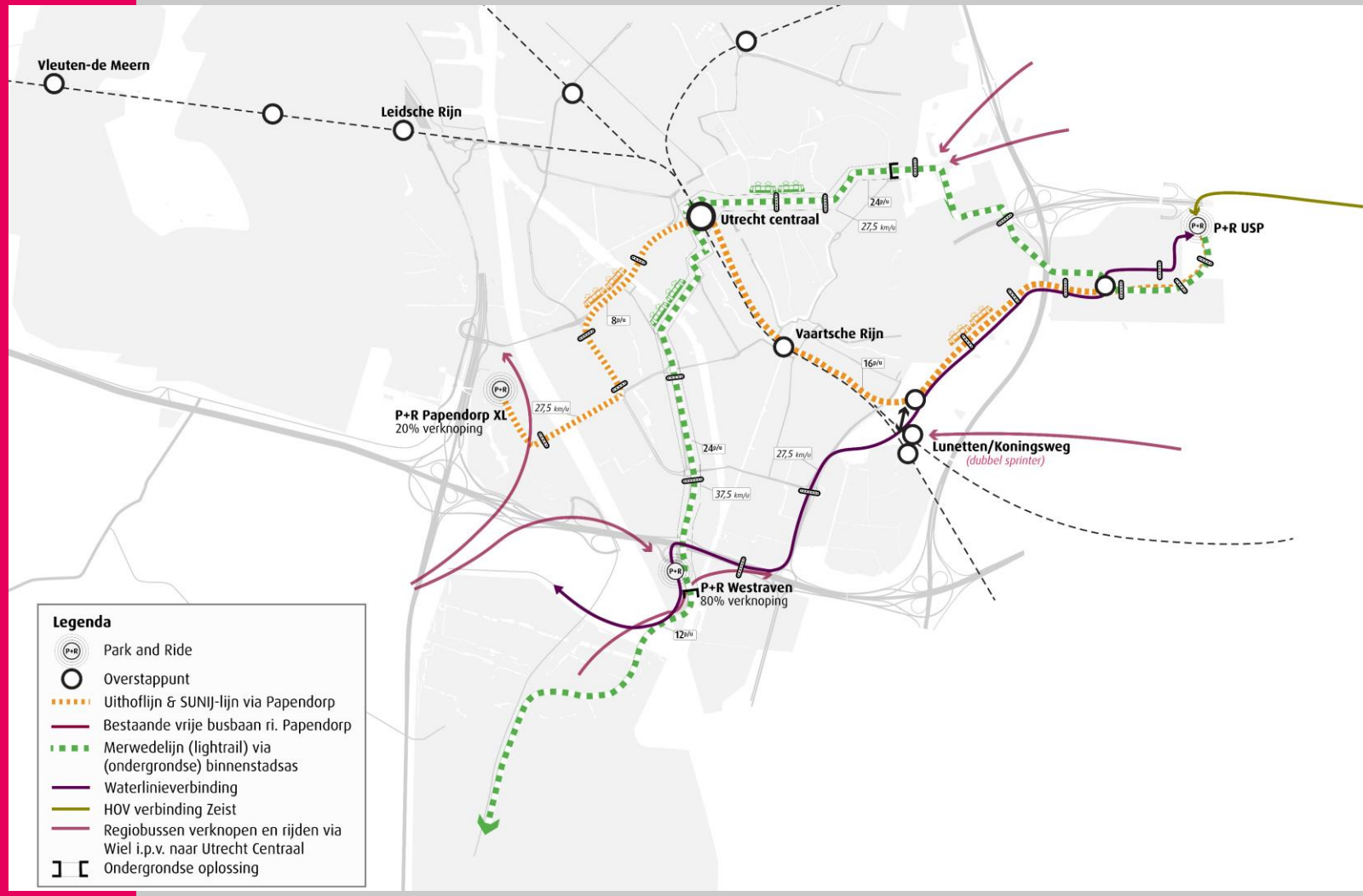


Legenda

- Park and Ride
- Overstappunt
- Bestaande SUNIJ-lijn
- Bestaande vrije busbaan ri. Papendorp
- Merwedelijn (Combinatie regio- en stadsbussen)
- Waterlinieverbinding
- Binnenstadsas
- HOV verbinding Zeist
- Regiobussen

2.2.1 Variant 1

Bundelen op spaak



2.2.1 Uitgangspunten variant 1: bundelen op de spaak

Variant 1: maximaal inzetten op spaakverbinding
De spaak wordt vervangen door een nieuwe snelle lightrailverbinding van ‘metrokwaliteit’. In de A12- zone wordt een overstapknooppunt gerealiseerd waarop alle bussen die voorheen op de spaak reden gaan aantakken. De Merwedelijn volgt vanaf de A12 bij Westraven een ondergronds traject via Europalaan naar Utrecht CS en door naar de binnenstad tot aan de Berekuil. Daar komt die boven en rijdt via Rijnsweerd naar eindpunt P+R Uithof. via hetzelfde tracé als tramlijn 22.
N.B. De Merwedelijn kan gaan lopen via de Van Zijstweg of via de Graadt van Roggeweg. Dit is onderdeel van de infrastructurele uitwerking, in deze studie is de Merwedelijn via de Van Zijstweg als aanname gedaan.

Een ‘metro’ heeft ingrijpende gevolgen op het busnetwerk. Zo worden per dag zo’n 3k bussen vervangen op de aanrijdroutes rondom Utrecht CS. Daar staat tegenover dat een snel alternatief geboden wordt binnen de ring van hoge kwaliteit met een breed scala aan bestemmingen. Het bestaande SUNIJ traject in Utrecht west wordt grotendeels benut voor een nieuwe tramlijn naar P+R Papendorp. Het deel tussen 5 mei plein en A12 vervalt. Bussen vanuit de westkant takken aan op deze nieuwe tramlijn bij knooppunt P+R Papendorp / Hooggelegen.

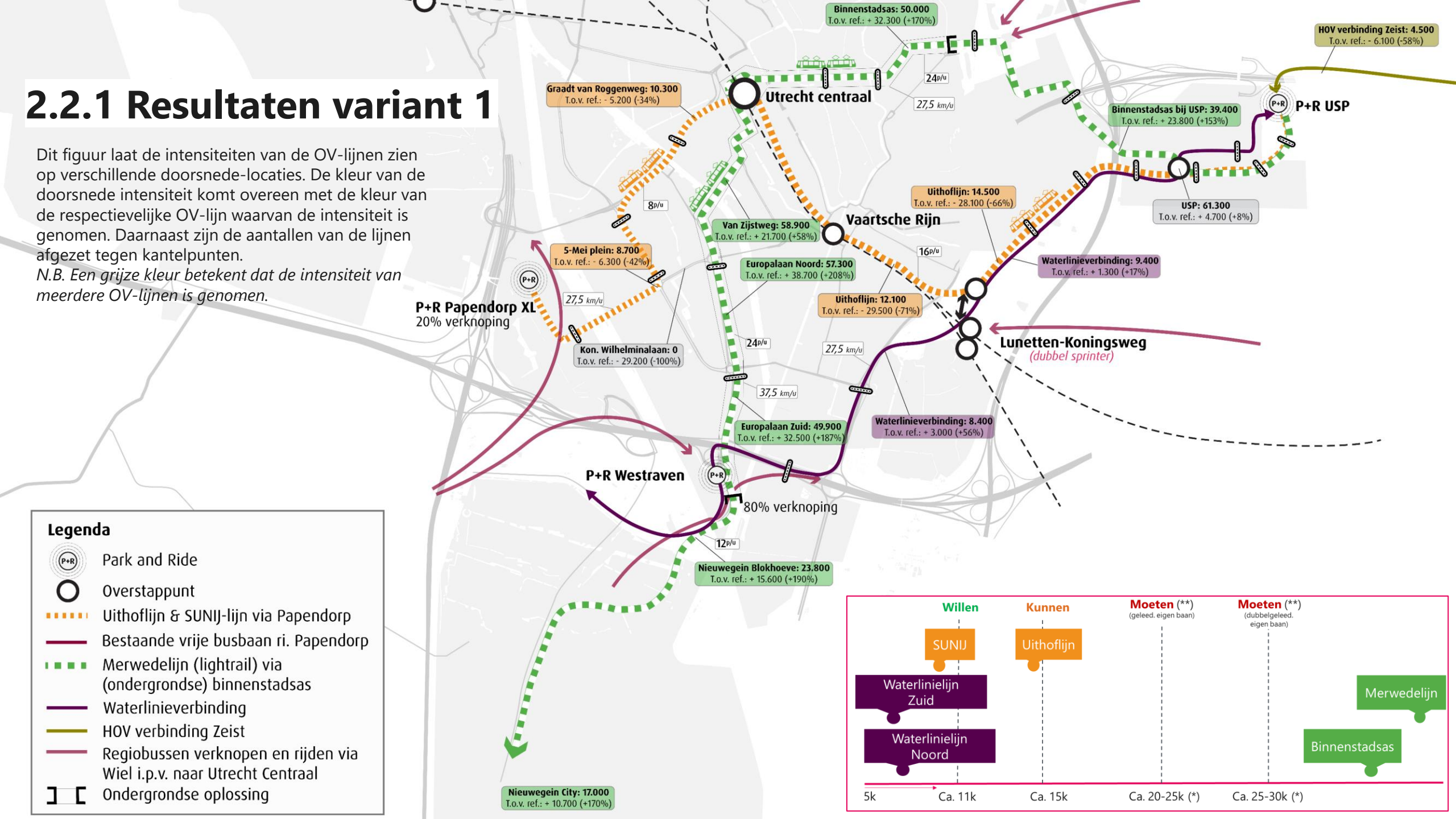
Het wiel wordt uitgevoerd als een hoogwaardige en snelle busbaan (BRT) met sprinterstation Lunetten-Koningsweg. Tramlijn 22 krijgt bij dit station een extra halte. Alle wielverbindingen die momenteel bestaan worden aangepast op deze nieuwe route en rijden via Lunetten-Koningsweg. De bestaande snelbussen uit Nieuwegein en Vianen rijden via het wiel door naar Amersfoort/Leusden en v.v. Daarnaast wordt een BRT-verbinding opgezet tussen A12-zone, L+K en USP, voorzien van materieel met hoge capaciteit. De lightrail in Nieuwegein wordt versneld door het opheffen van een vijftal haltes en realiseren van ongelijkvloerse kruisingen.

Variant 1: maximaal inzetten op spaakverbinding
- Hoogwaardige, regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Ondergrondse lightrailverbinding (Nieuwegein / IJsselstein -) Westraven – CS – binnenstadsas (en door naar USP).
  - Hoge gemiddelde snelheid door grote halte-afstand en ondergronds tracé.
  - Door doorkoppeling (ondergronds) binnenstadsas geen bussen meer over binnenstadsas; bussen uit Zeist takken aan te USP.
  - Regionale bussen zuidwest takken (grotendeels) aan te Westraven.
- Waterlinielijn als HOV-busverbinding
  - Combinatie van regionale (USP-)bussen aangevuld met bussen A12-zone – LK – USP.
- Treinnetwerk: beperkte bediening Lunetten-Koningsweg
  - Sprinterstation Utrecht Lunetten-Koningsweg.
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
- USP/Zeist: nieuwe HOV-busbaan voor scheiding tram en bus
  - HOV-busbaan A28 richting Zeist. Bussen uit Zeist takken aan te USP.
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder in Nieuwegein en IJsselstein, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

Inzichten uit deze variant:
- *Potentie van Merwedelijn als daar volledig op ingezet wordt*
- *Potentie van Waterlinielijn als volledig ingezet wordt op de Merwedelijn*

2.2.1 Resultaten variant 1

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



2.2.1 Lessen variant 1: bundelen op de spaak (1/2)

Merwedelijn kent hoge reizigersaantallen (lightrail noodzakelijk in dit netwerk), gebruik Uithoflijn / Papendorplijn beperkt

- Merwedelijn kent hoge intensiteiten. Bij deze reizigersaantallen geen twijfel over lightrail (ca. 59k reizigers per etmaal rond CS). Dit vergt grote investeringen (inframaatregelen, bouwbaarheid). Reizigers zijn ook onder andere afkomstig van het aantakken van de bussen te Westraven (ca. 8.5k).
- T.o.v. referentie netto groei van Merwedelijn + SUNIJ-lijn richting Utrecht CS: 8.5k reizigers (ca. 20%).
- Doorkoppeling binnenstadsas zorgt o.a. voor grote verschuiving vanaf Uithoflijn op relatie CS – USP (ca. 30k reizigers per etmaal). Er is geen capaciteitsknelpunt meer op de Uithoflijn (trams en waarschijnlijk ook perrons). Het gebruik van de Uithofllijn is met ca. 13k wel mager voor een lightrailverbinding.
- Papendorplijn kent 17k reizigers op haar drukste punt (Van Zijstweg)
- Door de nieuwe lightrailverbinding wordt het capaciteitsknelpunt op de Van Zijstweg (NMCA BTM) opgelost.

Gebruik Waterlinielijn relatief beperkt, maar wel in balans (noord/zuid)

- In dit concept volstaat HOV-bus voor de Waterlinielijn. Bezetting drukste punt ca. 9k reizigers (tussen Lunetten-Koningsweg en USP). Ten zuidwesten van Lunetten is de bezetting ca. 8,5k, bij Westraven ca. 3,5k reizigers (ca. 5k gaat via N408 naar Nieuwegein).
- Noord- en zuidzijde Waterlinielijn ongeveer in balans (gelijk gebruik) in Lunetten.

Ontlasting op capaciteitsknelpunten Utrecht CS. Lunetten-Koningsweg als Sprinterstation ook interessant

- In-/uitstappers op Utrecht CS ongeveer gelijk met de referentie (ca. 240k in/uit). Hierbij is wel uitgegaan van een verbeterd treinnetwerk (werknetwerk TBOV). Dit zorgt voor ca. +5% in-/uitstappers op Utrecht CS. De stijging wordt dus gecompenseerd in deze variant, waarschijnlijk met name door sprinterstation Lunetten-Koningsweg. Overstap trein-BTM ook ongeveer gelijk (minimale stijging).
- De capaciteitsknelpunten rondom CS worden wel ontlast / opgelost. Door ondergrondse inpassing grote ontlasting conflicterende stromen op maaiveld (groot deel BTM wordt afgewikkeld ondergronds). Binnenstadsas wordt door ondergrondse inpassing ook opgelost.
- Lunetten-Koningsweg is ook als sprinterstation interessant. Ongeveer 40k in-/uitstappers per etmaal, met meer dan de helft voor-/natransport fiets. Ca. 10k overstap trein-BTM.

- *N.B. Nieuwe inzichten plaatsen deze cijfers in perspectief, pagina 55.*

2.2.1 Lessen variant 1: bundelen op de spaak (2/2)

Modal split: Aandeel OV stijgt in Utrecht (binnenstad / USP) en Nieuwegein, daling in Utrecht Zuidwest. In Utrecht ten koste/bate fiets, in Nieuwegein ook deels auto.

- Voor Utrecht stad stijgt het aandeel OV met ca. 0,6%-punt (van 20,8% naar 21,4%, ca. +18k OV-ritten). Dit is grotendeels afkomstig van de fiets. Het grootste effect is te zien in de binnenstad met een groei van 3,0%-punt (ca. +8.500 OV-ritten). Ook van/naar het USP groeit het aandeel OV met +2.1%-punt (ca. +4k OV-ritten).
- Voor Utrecht Zuidwest is een kleine daling voor het aandeel OV te zien: van 23.0% naar 22,7% (ca. -1.500 OV-ritten). Waarschijnlijk ligt (een) oorzaak hiervoor in de grote halte-afstanden van de nieuwe Merwedelijn. Deze daling komt volledig ten bate van de fiets.
- In Nieuwegein stijgt het aandeel OV met ca. 1,8%-punt (ca. +8k OV-ritten). Grootste stijging in Nieuwegein Noord en Laagraven. Het aandeel auto daalt met 0,6%-punt
  (ca. -1,500 autoritten).

Nieuwegein: verschuiving van bus naar tram + forse reizigersgroei (20%)

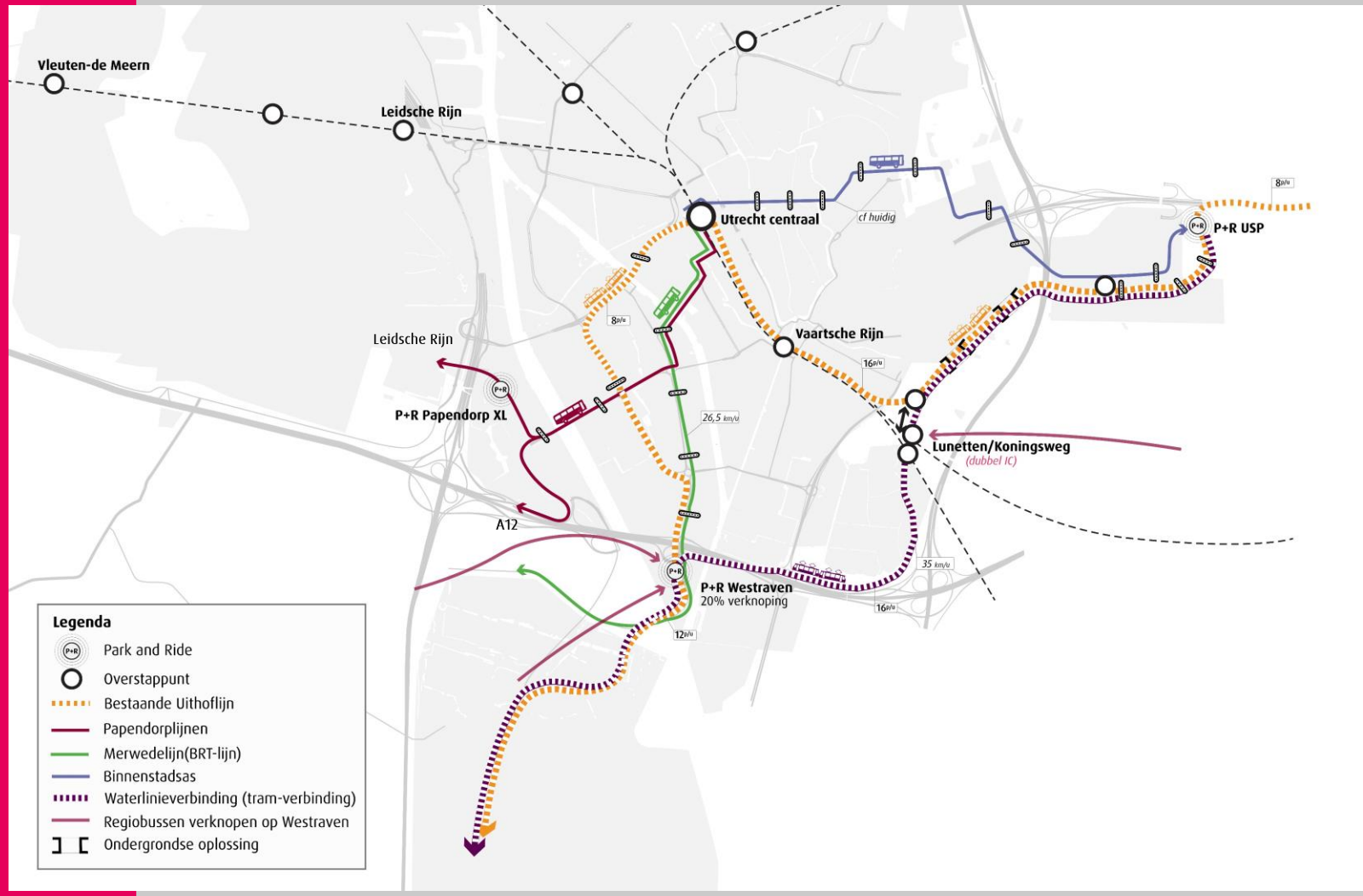
- Netto forse reizigersgroei van ca. 20% (8k reizigers toename t.o.v. referentie) van reizigers in Nieuwgein. Tramverbinding Nieuwegein – Westraven verdrievoudigd (van 8k naar 24k). Waarvan de helft komt door de verschuiving vanaf busverbindingen (A2-bundel, bussen via Westraven, bussen via Laagraven).

USP / Zeist: verschuiving reizigersstromen naar USP, kleine daling totale BTM-reizigers

- Er vindt een grote verschuiving plaats van reizigersstromen naar het USP, voornamelijk vanaf de Uithoflijn naar de metro. Daarnaast ook een aanzienlijk deel vanaf de Waterlinieweg. Verder reist ook een deel vanaf Lunetten-Koningsweg met de Waterlinielijn, en waarschijnlijk een groot deel met de fiets.
- Aan de westzijde van het USP is een daling van ca. 2% in totaal aantal BTM-reizigers (ca. 1.5k reizigers). Een verklaring is de toegenomen fietsers vanaf Koningsweg.
- Aan de oostzijde van het USP (ri. Zeist / Amersfoort) is de daling relatief ongeveer even groot: ca. 3% (ca. 500 reizigers). De verbinding Zeist-USP is door de HOV-busbaan wel verbeterd (versnelling). Hypothese is dat meer reizigers via Driebergen-Zeist gaan reizen, omdat de reis naar Utrecht CS een extra overstap heeft. Op Driebergen-Zeist stijgt het aantal in-/uitstappers van 16k naar 22k.

2.2.2 Variant 2

Bundelen op het wiel



2.2.2 Uitgangspunten variant 2: Bundelen op het Wiel

Variant 2: maximaal inzetten op wielverbinding

Deze variant legt het accent op een sterk wiel om reizigers in Zuidwest te verleiden buitenom te reizen, met een snelle lightrail en Lunetten-Koningsweg als Intercitystation. Een deel van de ritten op deze tramlijn rijdt door richting Nieuwegein Stadscentrum. Bestaande buslijnen die nu de wielfunctie vervullen in Zuidwest takken aan op P+R Westraven of worden geheel opgeheven.

De spaak wordt verbeterd om de woningbouwopgave te accommoderen. De verbinding CS-Europalaan-A12 wordt versterkt met een hoogwaardige busverbinding met een ontsluitend karakter (tram op rubber; met veel haltes). Om doorgaand verkeer op de Europalaan te beperken rijdt de drukste buslijn (77) vanuit Nieuwegein voortaan via Papendorp en wordt de SUNIJ 1 tot 2 minuten versneld binnen Utrecht. Hierdoor nemen de loopafstanden toe, maar krijgt men een snellere verbinding in ruil daarvoor.

Variant 2: maximaal inzetten op wielverbinding

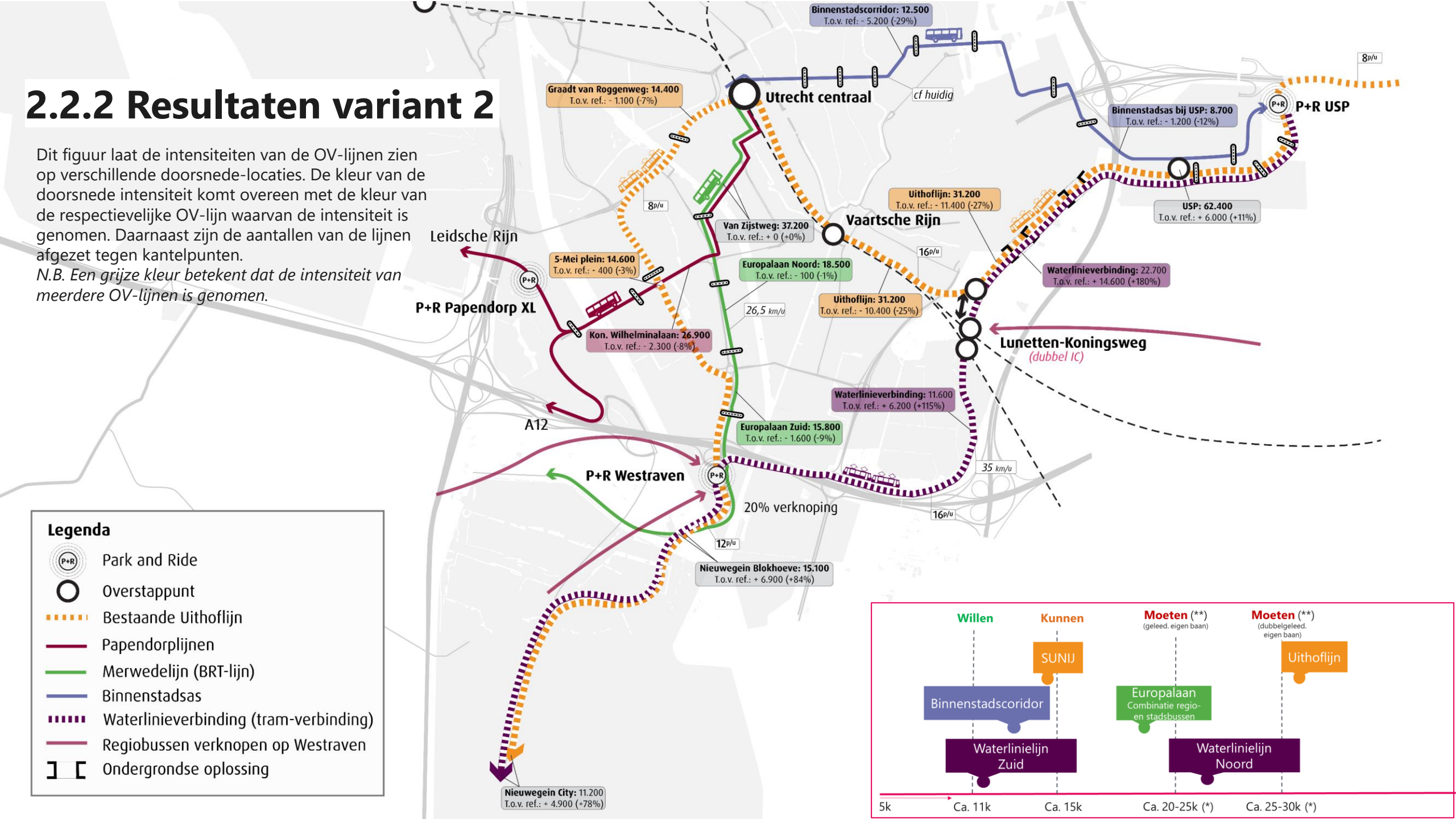
- Merwedelijn als HOV/BRT-systeem
  - HOV-bus/BRT-systeem tussen A12-zone en Utrecht CS, bovenop al bestaande busverbindingen
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Bedoeld om reizigers af te leiden naar Lunetten-Koningsweg
  - Hoge gemiddelde snelheid, geen tussengelegen haltes (A12-zone – LK)
  - Snelle verbinding tussen LK – USP (overslaan haltes, ook tramlijn 22)
  - USP-bussen vervallen of takken aan te Westraven
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Intercitystation op zowel tak richting Arnhem als richting Den Bosch (beide 4x/u)
- Verbetering huidige spaakverbinding (SUNIJ-lijn) door overslaan haltes
- USP/Zeist: doorgetrokken Uithoflijn naar Zeist
  - Doorgetrokken lightrailverbinding naar Zeist. Bussen uit Zeist takken aan.
  - Versnelling Uithoflijn door overslaan haltes (voor reizigers Zeist)
  - USP: bus en tram gescheiden
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

Inzichten uit deze variant:

- *Potentie van Merwedelijn als daar volledig op ingezet wordt*
- *Potentie van Waterlinielijn als volledig ingezet wordt op de Merwedelijn*

2.2.2 Resultaten variant 2

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



Legenda

- Park and Ride
- Overstappunt
- Bestaande Uithoflijn
- Papendorplijnen
- Merwedelijn (BRT-lijn)
- Binnenstadsas
- Waterlinieverbinding (tram-verbinding)
- Regiobussen verknopen op Westraven
- Ondergrondse oplossing

2.2.2 Lessen variant 2: bundelen op het Wiel

Merwedelijn: beperkte verschuiving naar Waterlinielijn

- Beperkte daling van reizigers door Zuidwest: -2% (ca. -1k reizigers). Verschuiving naar de Waterlinielijn.
- Europalaan Noord ca. 17k reizigers; verschillende lijnen die doorrijden in o.a. Nieuwegein. HOV-bussysteem is hierbij passend, maar aantallen zijn ook lightrailwaardig. In dat geval ligt het voor de hand een (groot) deel van de Nieuwegeinse bussen aan te takken.
- Aandachtspunt is aantal bussen Van Zijstweg: 84 in drukste richting in ochtendspits. Hier is nog wel restcapaciteit om met lagere frequenties te rijden (frequenties zijn hoger dan referentie, aantal reizigers lager).
- Dit hoge aantal bussen stelt hoge eisen aan infra (geen interactie overig verkeer en/of geen halteringen), en biedt geen toekomst vaste oplossing.
- SUNIJ-lijn iets lagere bezetting dan in referentie, ondanks/door versnelling. Verschuiving van reizigers naar Waterlinielijn (en HOV-bus Merwedelijn).

Waterlinielijn: noordtak lightrailwaardig, zuidtak niet noodzakelijk

- Zuidtak Waterlinielijn (Westraven – Lunetten-Koningsweg) belasting ca. 12k reizigers. Lightrail niet noodzakelijk (tussen “willen” en “kunnen”).
- Noordtak Waterlinielijn (Lunetten-Koningsweg – USP) ca. 23k reizigers. Lightrail nog niet strikt noodzakelijk maar weinig restruimte.
- Gebruik Uithoflijn ca. 31k reizigers. Het capaciteitsknelpunt op UHL wordt iets verlicht, maar transferknelpunt op Utrecht CS blijft waarschijnlijk bestaan. Aanvullende infra is benodigd voor Waterlinielijn Noord (apart tracé of evt. samenloop UHL).

Ontlasting Utrecht CS door hoog gebruik Lunetten-Koningsweg (70k)

- In-uitstappers Utrecht CS daalt met 15k reizigers (ca. 5%) tot 225k. Trein-BTM daalt met ca. 30% (ca. 20k reizigers). Tegelijkertijd aantrekkende werking verbeterd spoornetwerk.
- Utrecht Lunetten-Koningsweg stijgt tot 70k in-/uitstappers. Trein-fiets belangrijke combinatie (meer dan de helft, 40k). Trein-BTM ca. 20k (ca. 30%).

Modal split: Beperkte groei aandeel OV ten koste van auto in Nieuwegein, in Utrecht ten koste van fiets

- Het aandeel OV groeit in Utrecht en in Utrecht Zuidwest met respectievelijk ca. 0,3%-punt en 0,4%-punt (resp. +8.500 en +2k OV-ritten) ten opzichte van de referentie. Wederom nagenoeg volledig afkomstig van de fiets.
- In Nieuwegein stijgt het aandeel OV met ca. 1.2%-punt (ca. +5k OV-ritten). Aandeel auto daalt met ca. 0.4%-punt (ca. -1k autoritten).

Nieuwegein: tram groeit door versnelling en verschuiving reizigersstromen, maar minder dan in variant 1

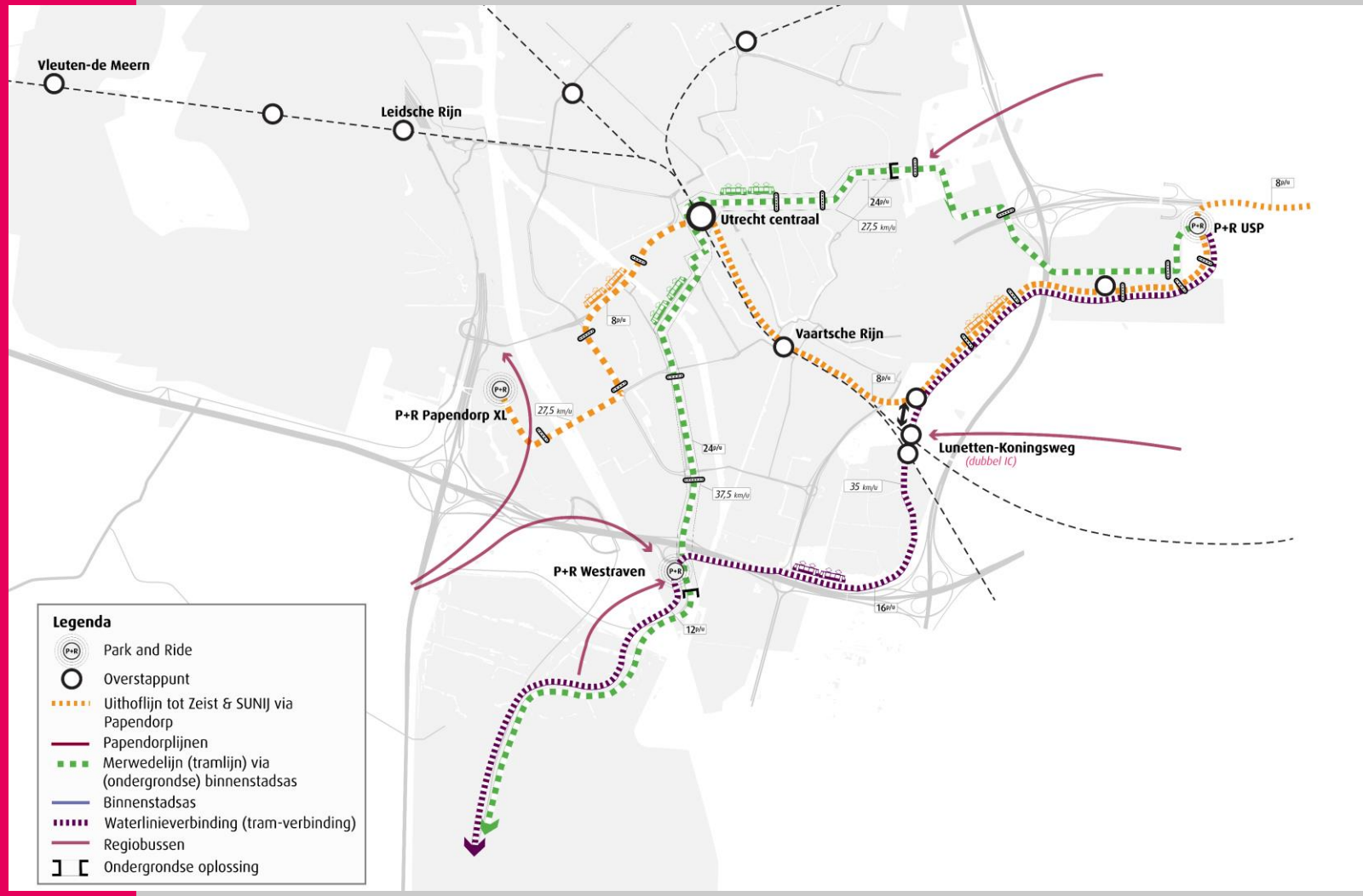
- Gebruik van de tram stijgt van ca. 8k tot ca. 15k. Voor een groot deel afkomstig uit USP-bussen (ca. 5k). Netto groei van 2k reizigers in Nieuwegein (ca. 5%).
- De versnelling in Nieuwegein is gelijk aan variant 1. De versnelling in Utrecht in variant 1, inclusief de doorkoppeling naar de binnenstad, genereert dus 6k OV-reizigers meer.

USP / Zeist: meer fietsers USP – Lunetten-Koningsweg, zeer beperkte groei Zeist

- Totaal aantal BTM-reizigers naar USP daalt (ca. -4.5k. 5%). Waarschijnlijk door meer fietsers Lunetten-Koningsweg – USP.
- Aandachtspunt is lightrailtracé LK - USP. Uithoflijn en Waterlinielijn redelijk in balans (31k vs. 23k). Aandachtspunt zijn hoge frequenties (32x per uur). Ongelijkvloerse kruisingen aangenomen, maar ook aandacht op USP zelf nodig.
- Doortrekken lightrail naar Zeist beperkt positief effect (+400, 3%). Mogelijk wordt effect deels gecompenseerd door meer reizigers Driebergen-Zeist. Doortrekken lightrail naar Zeist ook vanwege andere redenen (bussen binnenstad, benutten tegenspits).

2.2.3 Variant 3A

Bundelen op de spaak en Wiel, incl. binnenstadsas



2.2.3 Uitgangspunten variant 3A

Voor variant 3 is met twee subvarianten gewerkt, variant 3A en variant 3B. Hiermee is één draaiknop uit fase 2 al naar deze fase gehaald.

In variant 3A wordt gekozen voor een lightrailverbinding op zowel het wiel- als de spaakverbinding waarbij ook de binnenstadsas ondergrond wordt doorgekoppeld naar USP. Variant 3B gaat uit van zowel een wiel- als spaakverbinding waarbij er geen koppeling plaatsvindt met de binnenstadsas maar een deel van de Merwedelijn eindigt aan de westzijde van Utrecht CS.

Variant 3A: balans tussen wiel- en spaakverbinding (met ondergrondse binnenstadsas)

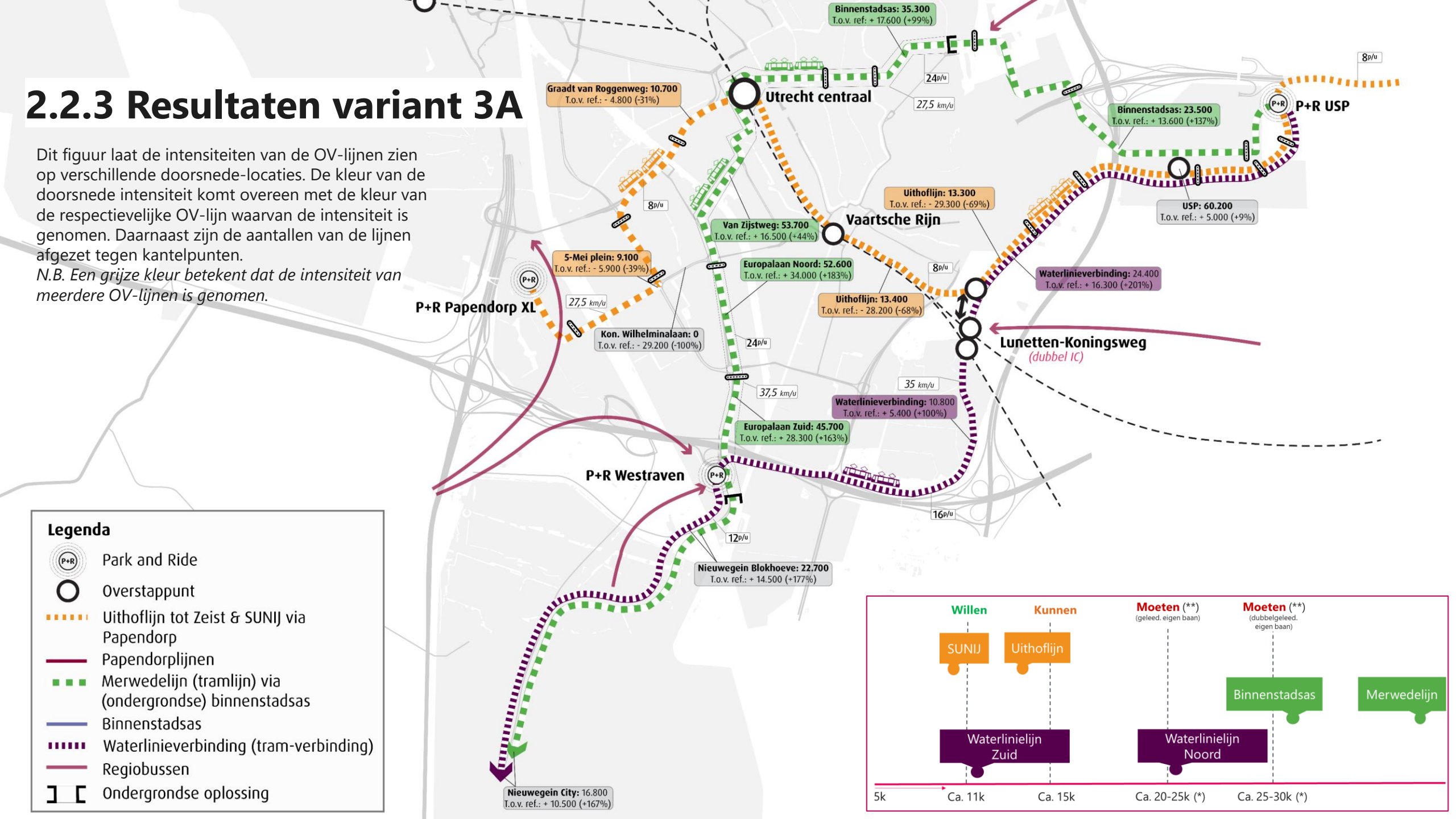
- Hoogwaardige, regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Conform variant 1
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Conform variant 2
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Conform variant 2
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
  - Conform variant 1
- USP/Zeist: doorgetrokken Uithoflijn naar Zeist
  - Doorgetrokken lightrailverbinding naar Zeist. Bussen uit Zeist takken aan.
  - USP: twee tramtracés
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

Inzichten uit deze variant:

- *Inzicht in potentie bij inzet op beide lijnen;*
- *Inzicht in meerwaarde van de ene maatregel, onder voorwaarde van de andere maatregelen (doordat het een optelling is van variant 1 en 2)*

2.2.3 Resultaten variant 3A

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



2.2.3 Lessen variant 3A

Lightrail Merwedelijn noodzakelijk (in dit netwerk), effect afleiding wiel ca. 10%

- Grote groei t.o.v. referentie, totaal ca. 54k reizigers. Groei iets minder groot dan in variant 1 (verschil ca. 5k) door afleiding via wiel. Effect wiel is relatief beperkt (kleine 10%). Lightrail noodzakelijk voor deze reizigersaantallen.
- Verschil is groter op de binnenstadsas: ca. 15k (50k t.o.v. 35k). Verschil door afleiding reizigers via IC-station Lunetten-Koningsweg.
- Netto groei Merwedelijn + SUNIJ-lijn ca. 10k (20%). Kleiner dan variant 1 door afleiding via wiel.
- Papendorplijn vergelijkbaar met variant 1 (ca. 10.5k reizigers voor Graadt van Roggenweg)

Waterlinielijn: noordtak lightrailwaardig, zuidtak niet

- Verschil met variant 2 is beperkt: ongeveer 1k minder reizigers aan de zuidzijde (10.5k). Samenhang tussen Merwedelijn en Waterlinielijn is daarmee ook beperkt.
- Noordtak vergelijkbaar met variant 2: 23k reizigers. Lightrail nog niet strikt noodzakelijk maar weinig ruimte voor groei.
- Uithoflijn: beperkt gebruik (ca. 14k). Verschuiving naar binnenstadsas.

Ontlasting Utrecht CS, groot gebruik Lunetten-Koningsweg

- In-uitstappers Utrecht CS daalt met ca. 10-15k tot 224k (ca. -6%). Overstap trein-BTM daalt met 10k (-15-20%).
- Gebruik Lunetten-Koningsweg is beperkt lager dan in variant 2: 66k t.o.v. 70k in variant 2. Trein-fiets belangrijkste reizigersgroep (>50%). Trein-BTM ca. 20k reizigers.

Modal split: Waterlinielijn bovenop Merwedelijn (variant 1) heeft geen effect op modal split (gelijk aan variant 1).

- Voor Utrecht stad stijgt het aandeel OV met ca. 0.5%-punt (van 20.8% naar 21.4%, ca. +15k OV-ritten). Dit is nagenoeg volledig afkomstig van de fiets. Het grootste effect is te zien in de binnenstad met een groei van 3%-punt (ca. +7.500 OV-ritten). Ook van/naar het USP groeit het aandeel OV relatief hard met +2.1%-punt (ca. +1.500 OV-ritten).
- Voor Utrecht Zuidwest is een kleine daling voor het aandeel OV te zien: van 23.0% naar 22.7% (ca. -1.500 OV-ritten). Waarschijnlijk ligt (een) oorzaak hiervoor in de grote halte-afstanden van de nieuwe Merwedelijn. Deze daling komt volledig ten bate van de fiets.
- In Nieuwegein stijgt het aandeel OV met bijna 2%-punt. (ca. +7.500 OV-ritten) Grootste stijging in Nieuwegein Noord en Laagraven. Het aandeel auto daalt met 0.6%-punt (ca. -1.500 autoritten).

Nieuwegein: Verschuiving van bus naar tram + forse reizigersgroei (+15%)

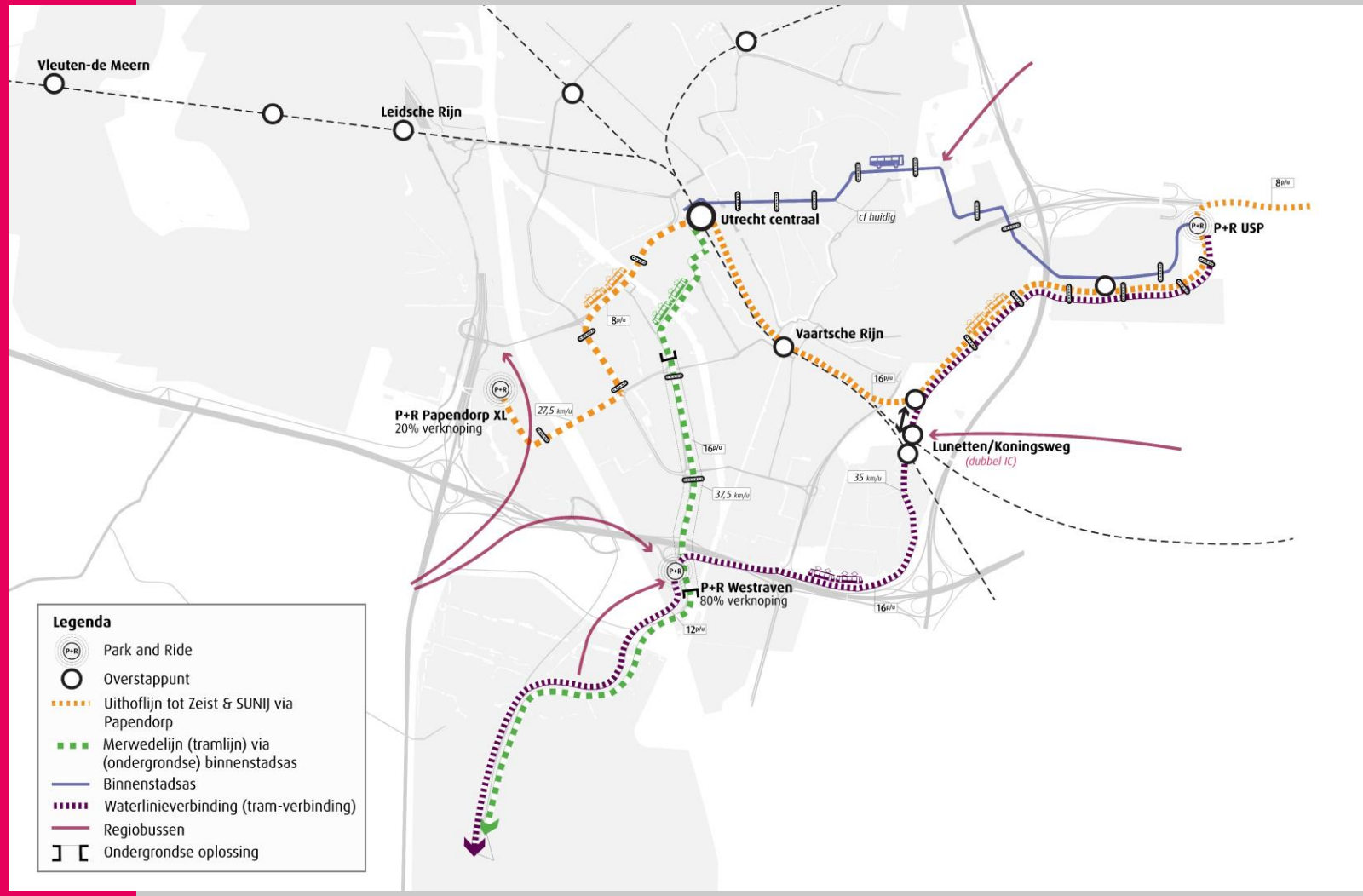
- Het beeld is vergelijkbaar met variant 1: verschuiving van bus naar tram. Tram onder Westraven stijgt van 8k naar 23k. Verschuiving van bussen Westraven, USP-bussen en A2-bundel). Absoluut zijn de reizigerseffecten iets lager dan in variant 1. Dit kan erop duiden dat Nieuwegein meer gebaat is bij een (nog) sterke spaakverbinding, dan een sterke spaak- en wielverbinding. Tegelijkertijd is het verschil beperkt (<5%) en kan dat ook binnen de (onnauwkeurigheids)marge van het model vallen.
- Netto-effect reizigers Nieuwegein is +6k (ca. 15%).

USP / Zeist: meer fietsers USP – Koningsweg, Zeist ca. neutraal

- Grote verschuiving in reizigersstromen naar USP (van Uithoflijn naar binnenstadsas. Waterlinielijn, fietsers USP). Netto kleine daling in BTM-reizigers door fietsers Koningsweg.
- Reizigers richting Zeist kleine stijging (500 reizigers. 4%).

2.2.4 Variant 3B

Bundelen op de spaak en Wiel, excl. binnenstadsas



2.2.4 Uitgangspunten variant 3B

Voor variant 3 is gewerkt met twee subvarianten. variant 3A en variant 3B. Hiermee is één draaiknop uit fase 2 al naar deze fase gehaald.

In variant 3A wordt gekozen voor een lightrailverbinding op zowel het wiel- als de spaakverbinding waarbij ook de binnenstadsas ondergrond wordt doorgekoppeld naar USP. Variant 3B gaat uit van zowel een wiel- als spaakverbinding waarbij er geen koppeling plaatsvindt met de binnenstadsas maar een deel van de Merwedelijn eindigt aan de westzijde van Utrecht CS.

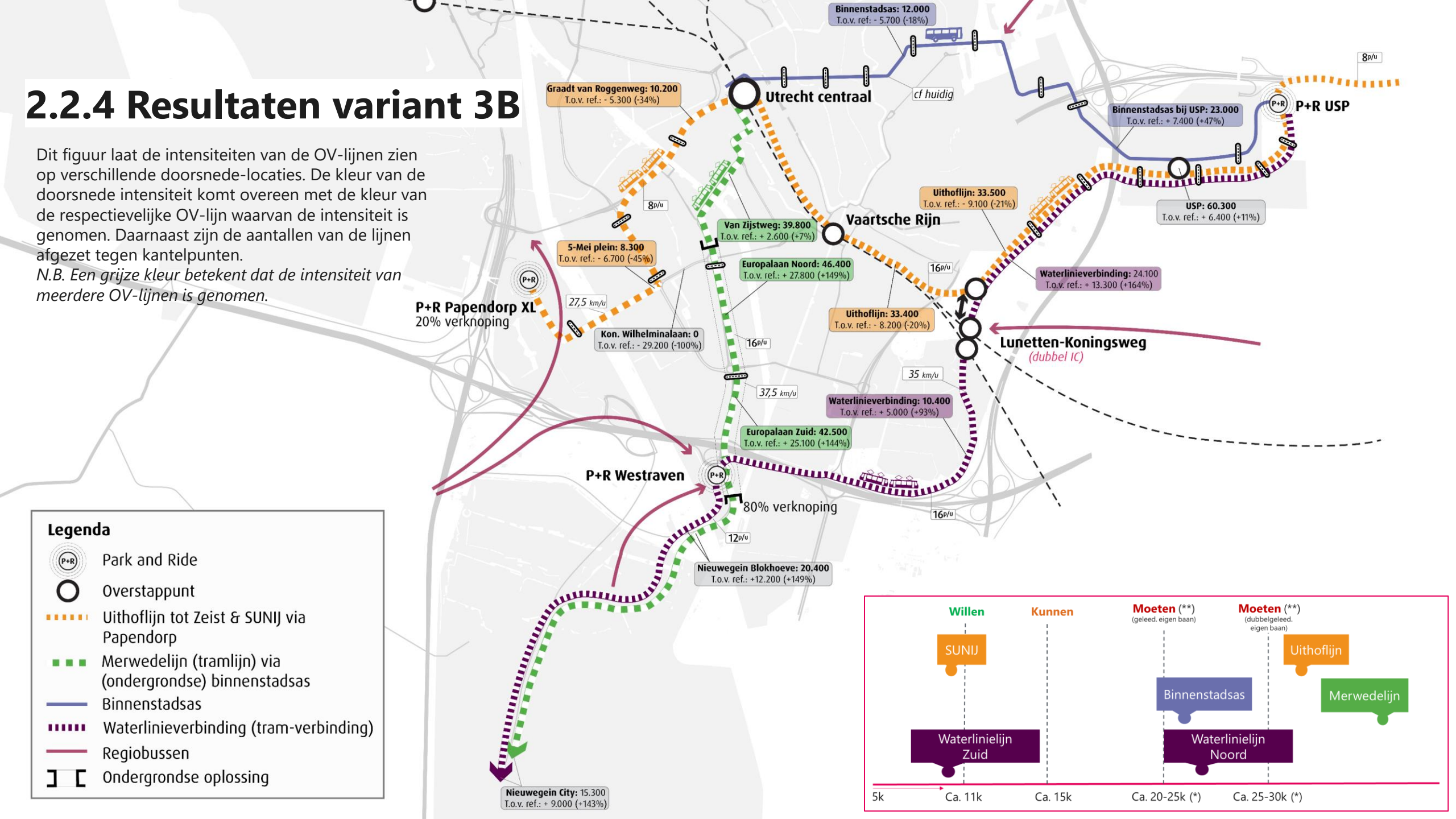
Variant 3B: balans tussen wiel- en spaakverbinding (zonder ondergrondse binnenstadsas)

- Hoogwaardige. regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Zonder doorkoppeling binnenstadsas
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Conform variant 2
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Conform variant 2
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
  - Conform variant 1
- USP/Zeist: doorgetrokken binnenstadstram naar Zeist
  - Conform variant 2
  - USP: twee tramtracés
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten

Inzichten uit deze variant:
- *Groeifondspropositie;*
- *Inzicht in potentie bij inzet op beide lijnen*

2.2.4 Resultaten variant 3B

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



Legenda

- Park and Ride
- Overstappunt
- Uithoflijn tot Zeist & SUNIJ via Papendorp
- Merwedelijn (tramlijn) via (ondergrondse) binnenstadsas
- Binnenstadsas
- Waterlinieverbinding (tram-verbinding)
- Regiobussen
- Ondergrondse oplossing

2.2.4 Lessen variant 3B

Lightrail noodzakelijk op Merwedelijn (in dit netwerk), relatief groot effect geen doorkoppeling binnenstadsas (ca. -25%)

- Grote groei t.o.v. referentie, totaal ca. 40k reizigers op Merwedelijn. Ca. 25% minder door geen doorkoppeling binnenstadsas (ca. 14k reizigers verschil met variant 3A). 5,5k minder OV-reizen van/naar binnenstad. 4,5k wordt opgevuld door fiets.
- Binnenstadsas kent een afname van 25-30% ten opzichte van de referentie (ca. 6k reizigers), door Intercitystation Koningsweg en Waterlinielijn. Resterende reizigersaantallen zijn met een bussysteem op te vangen.
- Netto daalt gebruik Merwedelijn + SUNIJ-lijn, met 5% (3k reizigers, door Waterlinielijn).
- Papendorplijn vergelijkbaar met variant 3A (ca. 10k reizigers voor Graadt van Roggenweg vanuit Papendorp)

Waterlinielijn: noordtak lightrailwaardig, zuidtak niet

- Zuidtak Waterlinielijn (Westraven – Lunetten-Koningsweg) belasting ca. 10,5k reizigers. Geen lightrailwaardige aantallen.
- Noordtak Waterlinielijn (Lunetten-Koningsweg – USP) ca. 21k reizigers. Lightrail nog niet strikt noodzakelijk maar weinig restruimte.
- Gebruik Uithoflijn ca. 33k reizigers. Aandachtspunt voor inpassing Waterlinielijn en Uithoflijn tussen LK – USP (dan wel apart tracé, dan wel infra voor samenloop). Transferknelpunten perrons UHL waarschijnlijke onvoldoende ontlasting.

Nieuwegein: verschuiving van bus naar tram, maar minder dan in variant 3A

- Netto-effect reizigers Nieuwegein is +4k (ca. +10%) t.o.v. referentie. Doorkoppeling naar de binnenstadsas levert vanuit Nieuwegein dus +2k reizigers (verschil met variant 3A).
- Belasting tram stijgt t.o.v. referentie nog steeds fors (van 8k naar 20k). maar verschil is minder groot dan in variant 3A, doordat meer reizigers de bus nemen (die nog wel directe verbinding biedt met binnenstad Utrecht).

Effect doorkoppeling binnenstadsas op belasting Utrecht CS zeer beperkt

- In-uitstappers Utrecht CS daalt met ca. 15k tot 224k (ca. -6% t.o.v. referentie). Dit is dus inclusief de groei van een verbeterd treinnetwerk. Het effect op aantal in-/uitstappers verschilt maar zeer beperkt met variant 3A.
- Overstap trein-BTM daalt met 12k (ruim 15% t.o.v. referentie). Ontlasting van Utrecht CS is zeer beperkt groter dan in variant 3A. Door de inpassing op maaiveld rondom het stationsgebied is de ontlasting op de capaciteitsknelpunten daar kleiner dan in variant 3A. Wel neemt het aantal voertuigen ten opzichte van de referentie fors af (op de Van Zijstweg ca. 16 trams i.p.v. ca. 75 bussen). Gebruik Lunetten-Koningsweg vergelijkbaar met variant 3A (+0,5k in-/uitstappers).

Modal split: Relatief grote daling aandeel OV Utrecht Zuidwest (ten bate van de fiets), stijging aandeel OV Nieuwegein deels ten koste van de auto

- Het aandeel OV daalt in Utrecht Zuidwest met ca. 0,7%-punt ten opzichte van de referentie (ca. -3.500 OV-ritten). Wederom nagenoeg volledig ten bate van de fiets. In Utrecht effect neutraal (ca. +0,1%; +2.500 OV-ritten).
- In Nieuwegein stijgt het aandeel OV met ca. 1,4%-punt (ca. +6k OV-ritten). Aandeel auto daalt met ca. 0,4%-punt (ca. -500 autoritten).
- Door het niet doorkoppelen van de Merwedelijn over de binnenstadsas is de stijging van het aandeel OV in de binnenstad beperkt tot 0,7%-punt. t.o.v. 2,7%-punt in variant 3A (een toename van +2k OV-ritten, t.o.v. +7k OV-ritten in 3A).

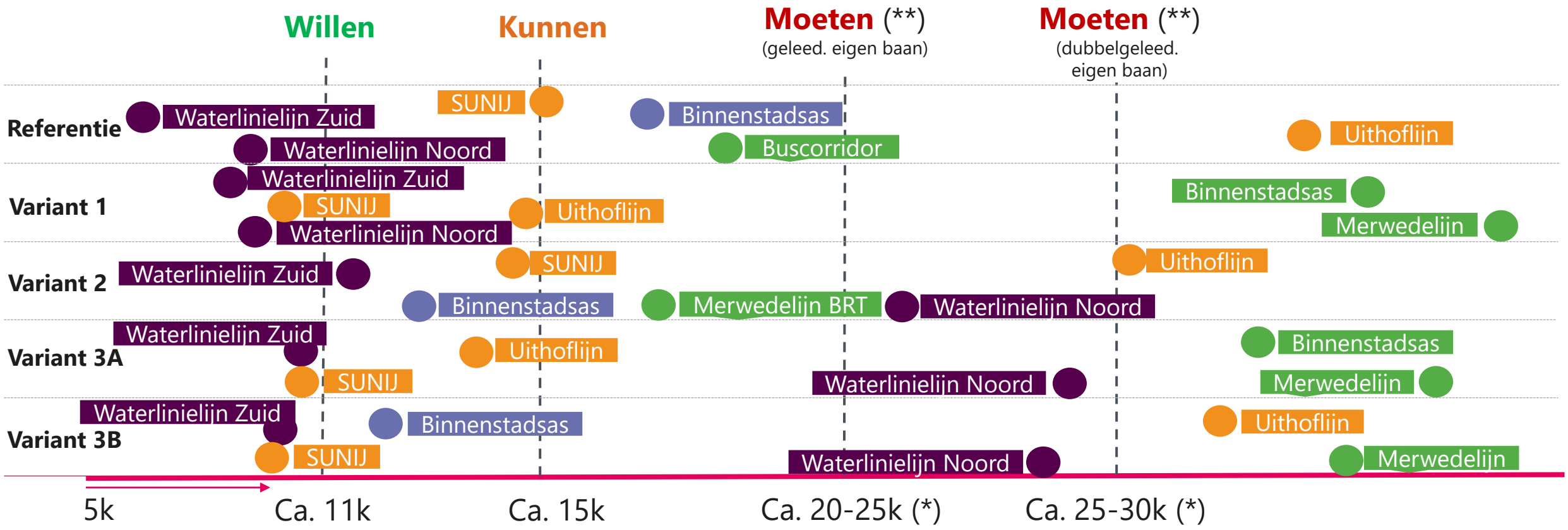
USP / Zeist / binnenstad: Geen effect van niet doorkoppelen binnenstadsas voor reizigers Zeist

- Zonder tram binnenstad en IC-station Koningsweg minder OV-reizigers aan westzijde USP (-4,5k, ca. -5%). Ca. 3k minder dan in variant 3A door lagere OV-kwaliteit.
- Gebruik binnenstadsas daalt ten opzichte van de referentie tot ca. 16k reizigers (-6k, ruim -25%). Door aantakkende bussen in Zeist en IC Koningsweg. Aantal bussen binnenstadsas daalt ook met ruim 30%.
- Belasting ri. Zeist vergelijkbaar met variant 3A (+100 reizigers)

2.3 Overzicht modeldoorrekeningen

- Kantelpunten per variant
- Toe- en afnames aantal reizigers
- Synthese lessen fase 1

2.3 Kantelpunten- Resultaten per variant

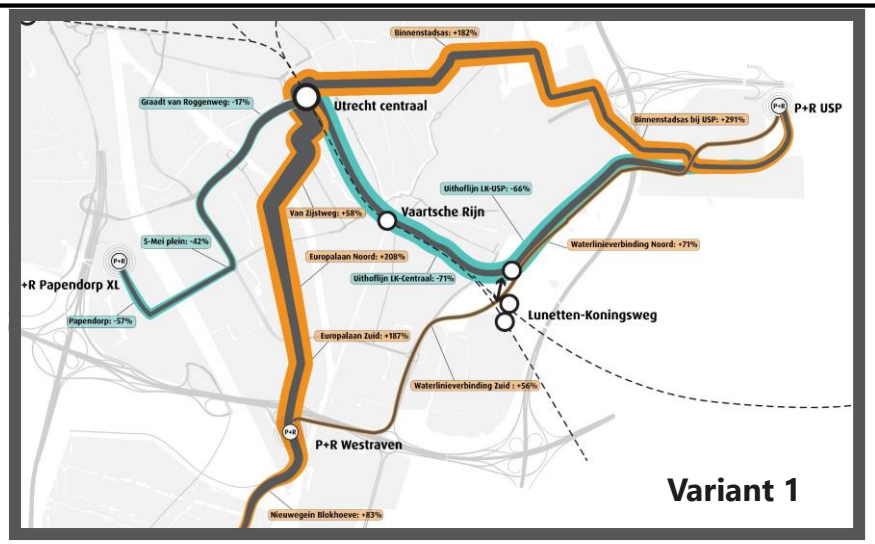


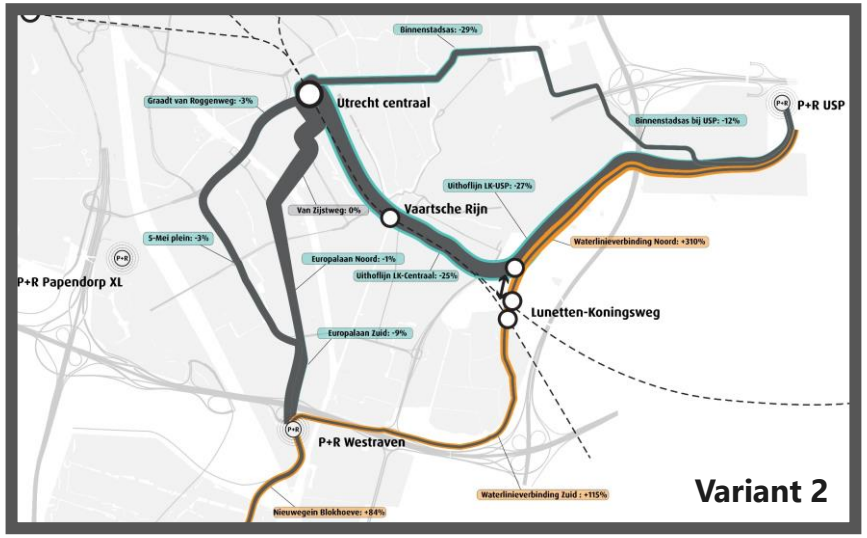
(*): Op corridorniveau hogere aantallen mogelijk
(corridor met verschillende, niet afgestemde buslijnen)

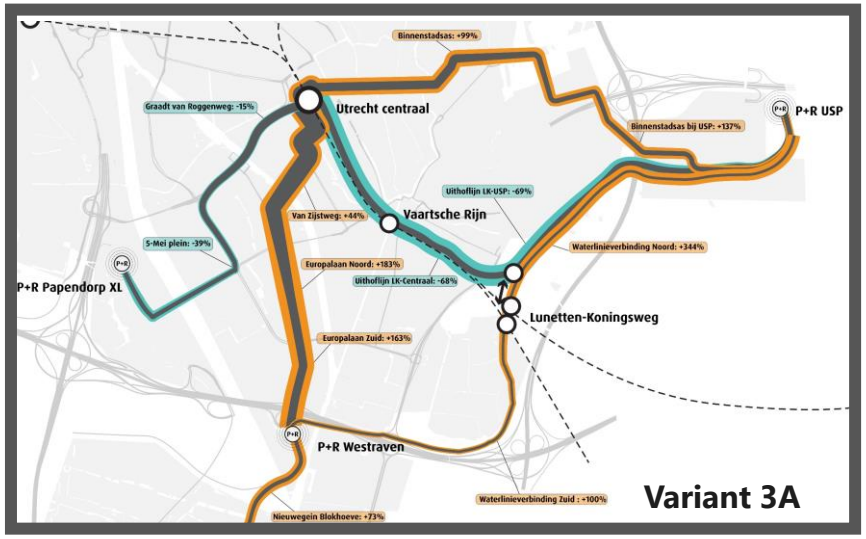
(**):
- Moeten gaat in eerste plaats over aantallen in drukste uur + richting. Ter indicatie hier omgerekend naar etmaalwaarden.
- Moeten gaat ook over voertuigen op de infra – zie achterliggende notitie.

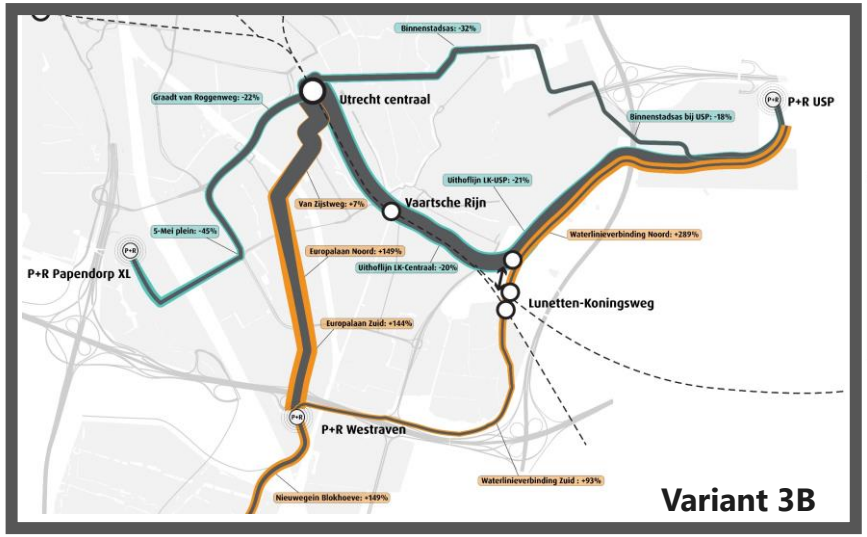
(***): Kunnen zegt niets over of bus of tram beter is. Bus kan bv. kostenefficiënter te exploiteren zijn – zie pagina 20.

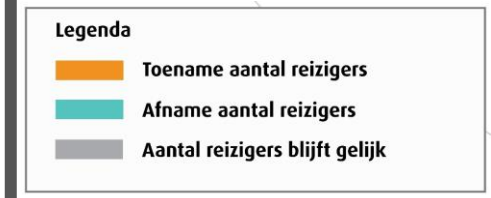
2.3 Toe- en afnames in aantallen reizigers op de verbindingen t.o.v. referentie











2.3 Synthese lessen fase 1

Merwedelijn kent in elke lightrailvariant **hoge reizigersaantallen** die moet worden vertramd (kantelpunt 'moeten'). In variant 2 is de belasting lager, rond kantelpunt 'kunnen'. In variant 1 met alleen de Merwedelijn (en Sprinterstation Lunetten-Koningsweg) blijft de **belasting van Utrecht CS gelijk**.

Gebruik Waterlinielijn zuid (circa 10k per etmaal, 'willen') en **Waterlinielijn noord** (circa 20k reizigers per etmaal 'kunnen') **kent groot verschil**. Waterlinielijn Noord + Uithoflijn (circa 35k-53k per etmaal, variant 2 en 3B: circa 55k) – capaciteit op gedeeld tracé Uithoflijn is daarbij een ontwerpopgave.

De **uitwisseling** tussen de **Merwedelijn** en **Waterlinielijn** is **relatief beperkt** o.b.v. de basisvarianten. Je ziet een verschuiving van ca. 10% van de Merwedelijn naar de Waterlinielijn indien deze als Lightrail wordt uitgevoerd. Doorkoppelen van een ondergrondse Merwedelijn aan de binnenstadsas heeft daarin geen effect.

Doorkoppeling binnenstadsas heeft **geen effect** op aantal **reizigers richting Zeist.**

Papendorp-lijn kent **lage reizigersaantallen** (kantelpunt 'willen', circa 10k-11k).

Versnelling SUNIJ-lijn in Nieuwegein **(+ Merwedelijn en doorkoppeling binnenstadsas**) leidt tot **netto-effect van reizigers** variërend per variant van **+5% tot 20%.** Variant 1 en 3A kennen het grootste verschil: 20%.

Bij **Sprinterstation Lunetten-Koningsweg geen netto-ontlasting** van **Utrecht CS.** Dit **compenseert wel de groei** als gevolg van het **verbeterd treinnetwerk (ca. 5%).**

Intercitystation levert **wel bijdrage aan ontlasting**. **Sprinterstation Lunetten-Koningsweg** heeft wel veel in-/uitstappers, waarin **voor-/natransport fiets naar USP** een **belangrijke rol** heeft.

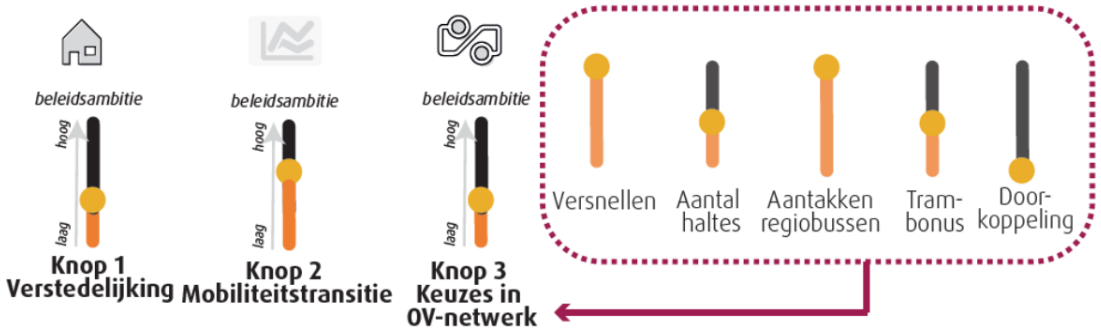
De **doortrekking van een Lightrail naar Zeist heeft zeer beperkt effect op het aantal reizigers.** Wel **positieve effecten** in termen van **aantal bussen op de binnenstadsas en exploitatie**.

Niet doorkoppelen Merwedelijn aan binnenstadsas zorgt voor **minder reizigers Merwedekanaalzone, A12-zone en Nieuwegein**. **Geen uitwisseling met Waterlinielijn**.

Op basis van de hierboven geformuleerde lessen uit fase 1, zijn **onderzoeksknoppen** geformuleerd, die in de basis vallen in de volgende drie thema's:

1. Ruimtelijke Ordening
2. Mobiliteitstransitie
3. Keuzes in OV-netwerk

Knoppen fase 2:



2.4.1 Gebruikers Merwedelijn en Waterlinielijn

- Merwedelijn
- Waterlinielijn Noord
- Waterlinielijn Zuid
- Capaciteitsanalyse NCMA knelpunt Van Zijstweg

2.4.1 Gebruikers Merwedelijn en Waterlinielijn

Door middel van een selected link analyse is een analyse gedaan (voor variant 3A) naar de gebruikers van de Merwedelijn en de Waterlinielijn (Noord en Zuid). Dit geeft inzicht in waar de reizigers op deze twee lijnen vandaan komen / naar toe gaan. De analyse is uitgevoerd voor variant 3A: deze kent zowel een sterke spaak als wiel (beide lightrail). Het geeft indicatie van het reizigersgebruik in de maximale variant. Afhankelijk van het netwerk kan dit in andere varianten net anders zijn.

Merwedelijn (doorsnede Van Zijstweg)

- Het totale aantal reizigers dat gebruik maakt van de Merwedelijn t.h.v. de Van Zijstweg is ca. 54k. In noordelijke richting gaat veruit het grootste deel van de reizigers richting het hoofdrailnet: ongeveer 2/3e. Daarnaast is de binnenstad een belangrijke bestemming, met bijna 25%. Rijnsweerd / USP is maar voor een beperkt aantal reizigers de herkomst/bestemming, ca. 5%. Reizigers vanuit A12-zone en zuidelijker reizen sneller via de Waterlinielijn. Dit laat ook zien dat de binnenstadstram een belangrijke rol speelt in de verbinding tussen CS/binnenstad – USP (totaal aantal reizigers ca. 28k, waarvan dus 2,5k ten zuiden van CS afkomstig zijn).
- Uit zuidelijke richting is ca. de helft (beide 25%) van de reizigers afkomstig vanaf de MWKZ en A12-zone. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers uit de MWKZ richting de binnenstad, of bewoners uit de MWKZ die reizen naar de P+R te Westraven (parkeren op afstand). Van de reizigers die verder reizen dan de A12-zone gebruikt ca. 17k de tram richting het zuiden, 4,5k is afkomstig van de A2-bundel en ca. 4k van de bussen in Nieuwegein (vnml. bus 65).

Richting	Aantal reizigers	Aandeel in totaal
Noord – Trein	**35.700**	**66%**
Noord – omgeving CS	**700**	**1%**
Noord – over CS heen	**17.300**	**32%**
Binnenstad	13.000	24%
Oudenoord e.v.	1.800	3%
Rijnsweerd / USP	2.500	5%
Merwedelijn (van Zijstweg)	**53.700**	**100%**
Zuid – Merwedekanaalzone	**13.300**	**25%**
Zuid – omgeving A12-zone	**13.300**	**25%**
Zuid – over A12-zone heen	**27.100**	**50%**
Tram richting Nieuwegein / IJsselstein	16.800	31%
Tak Stadscentrum – Nieuwegein Zuid	2.100	4%
Tak Stadscentrum – IJsselstein	7.100	13%
A2-bundel	4.500	8%
Bus Nieuwegein (Oost (65) / West (77))	4.000 (2.900 / 800)	7%
Galecop	1.800	3%

2.4.1 Gebruikers Merwedelijn en Waterlinielijn

Waterlinielijn Zuid (doorsnede A12-zone – Lunetten-Koningsweg)

- Van de Waterlinielijn Zuid maken in variant 3A ca. 11k reizigers gebruik. Richting het noorden is het USP veruit de belangrijkste bestemming, met waar ca. 70% van de reizigers naar toe gaat. Er zijn geen reizigers die verder reizen dan het USP. Ca. 25% van de reizigers op de Waterlinielijn Zuid gaat richting het hoofdrailnet.
- Aan de zuidzijde van de Waterlinielijn Zuid reist ca. de helft tot de A12-zone. Dit zijn dus voornamelijk reizigers vanaf het hoofdrailnet en het USP die naar de A12-zone reizen. De reizigers die verder reizen dan de A12-zone reizen met de tram of bus richting Nieuwegein/IJsselstein (ca. 3k), A2-bundel of richting Papendorp en verder.

Richting	Aantal reizigers	Aandeel in totaal
Noord – USP	**7.500**	**69%**
Noord – Trein ri. CS e.v.	**700**	**6%**
Noord – Trein ri. Driebergen-Zeist e.v.	**1.300**	**12%**
Noord – Trein ri. Houten e.v.	**700**	**6%**
Noord – Bunnik / Wijk bij Duurstede	**300**	**3%**
Waterlinielijn Zuid (A12-zone – LK)	**10.800**	**100%**
Zuid – omgeving A12-zone	**5.300**	**49%**
Zuid – over A12-zone heen	**5.500**	**51%**
Tram richting Nieuwegein / IJsselstein	2.200	20%
A2-bundel	1.200	11%
Bus Nieuwegein (Oost (65) / West (77))	900	8%
Papendorp e.v.	700	6%
Galecop	100	1%

2.4.1 Gebruikers Merwedelijn en Waterlinielijn

Waterlinielijn Noord (doorsnede Lunetten-Koningsweg – USP)

- Op de Waterlinielijn Noord reist nagenoeg iedereen tot en met het USP. Er zijn nagenoeg geen reizigers die verder reizen (ca. 200). Het station wordt dus niet/nauwelijks gebruikt door reizigers vanuit Bilthoven of Zeist.
- Richting het zuiden is het grootste deel afkomstig vanaf het hoofrailnet (ca. 2/3e). Ongeveer 30% komt vanaf de Waterlinielijn Zuid (A12-zone en verder).

Richting	Aantal reizigers	Aandeel in totaal
Noord – USP	24.100	99%
Waterlinielijn Noord (LK – USP)	24.400	100%
Zuid – Omgeving Lunetten-Koningsweg	700	3%
Zuid – Trein ri. Utrecht CS e.v.	6.000	25%
Zuid – Trein ri. Driebergen-Zeist e.v.	4.100	17%
Zuid – Trein ri. Houten e.v.	5.500	23%
Zuid – Waterlinielijn Zuid	7.400	30%
Zuid – Bunnik / Wijk bij Duurstede	700	3%

2.4.2 Effecten op gebruik stations

Inzoomen op stations:

- Utrecht CS
- Lunetten-Koningsweg
- Utrecht Vaartsche Rijn

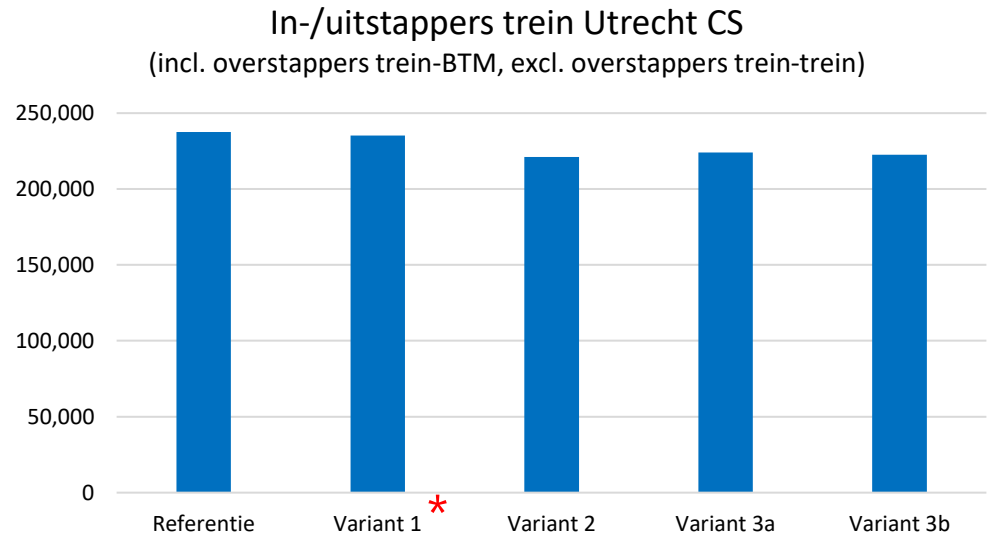
2.4.2 Utrecht CS

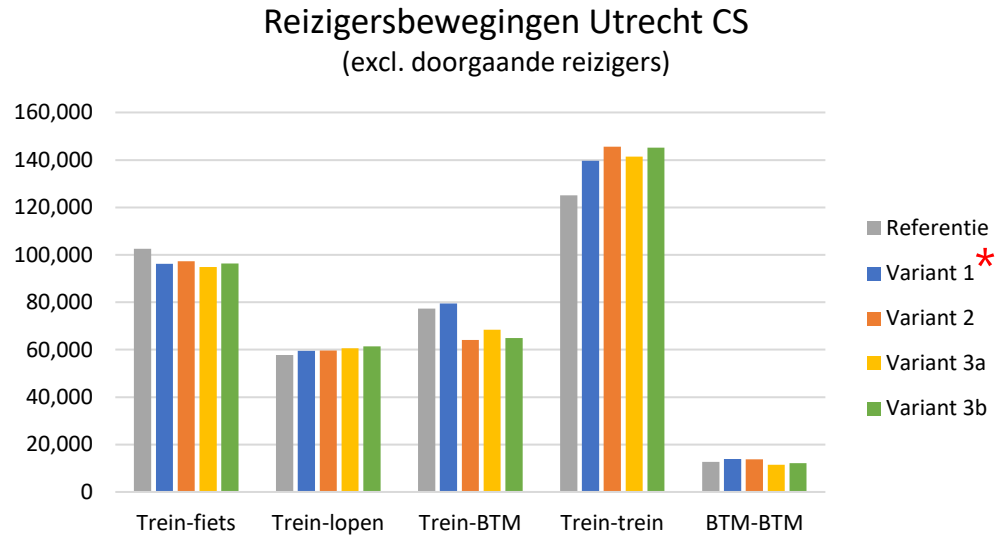
Het aantal in-/uitstappers Utrecht CS is in variant 1 ca. gelijk aan de referentie; de stijging is een gevolg van een verbeterd treinnetwerk en wordt dus gecompenseerd (o.a. door Sprinterstation Lunetten-Koningsweg). In varianten met IC-station Lunetten-Koningsweg volgt een daling in in-/uitstappers op Utrecht CS met ca. 15k reizigers (ruim 5%).

Qua reizigersbewegingen op Utrecht CS is te zien dat voor-/natransport fiets in alle varianten daalt (ca. 5-8k reizigers). Een verklaring hiervoor is opening van station Lunetten-Koningsweg voor reizigers richting het USP (en stijging trein-BTM in variant 1).

Het aantal overstappers trein-BTM stijgt in variant 1 licht. In de overige varianten is een daling te zien van 9 tot 13k overstappers trein-BTM (ca. 15%. wederom door IC Lunetten-Koningsweg). De overstap trein-trein neemt toe als gevolg van een ander treinnetwerk (werknetwerk TBOV). De stijging is vergelijkbaar met TBOV.

**Lunetten-Koningsweg was per abuis aangemerkt als Intercitystation in variant 1, waardoor deze een hogere aantrekkende waarde heeft en daarmee de in-/uitstappers zijn overschat. Voortschrijdend inzicht uit fase 3 toont aan dat sprinterstation Lunetten-Koningsweg in variant 1 ca. 20k in-/uitstappers zal trekken. Daarnaast bleek dat Koningsweg in alle basisvarianten niet bereikbaar was per fiets, het effect hiervan is echter beperkt is gebleken in onderzoeksfase 3.*





N.B. In de varianten is uitgegaan van een sterk verbeterd treinnetwerk (werknetwerk TBOV). Deze netwerkverbetering zorgt voor een stijging in in-/uitstappers op Utrecht CS van +5%. en overstappers trein-trein van +17% (bron: TBOV NWU)

2.4.2 Utrecht Lunetten-Koningsweg (1/3)

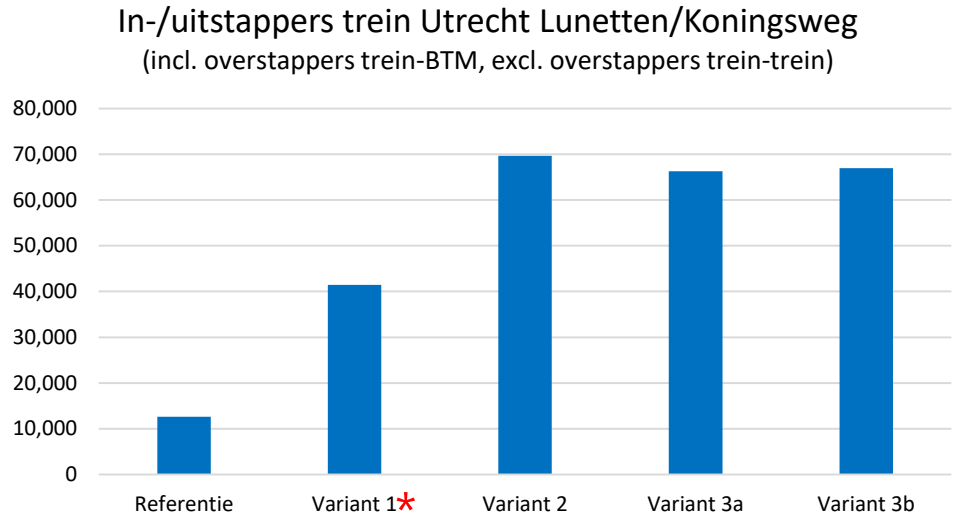
In variant 1 zijn er ca. 40k in-/uitstappers op Sprinterstation Utrecht Lunetten-Koningsweg. In de overige varianten kent het station (bij IC-station Lunetten-Koningsweg) ca. 65-70k in-/uitstappers.

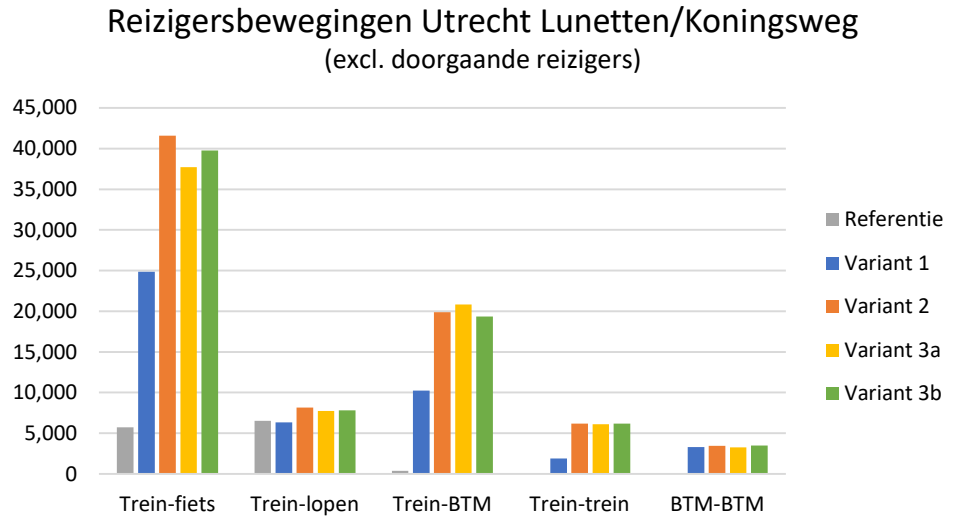
Fiets als voor-/natransport speelt een belangrijke rol voor dit station. Dit zijn voornamelijk fiets van/naar het USP en betreft meer dan de helft van de in-/uitstappers. Mogelijk zit hier een gevoeligheid van het model met betrekking tot station keuze en voor-/natransportkeuze:

- Reizigers richting het USP zijn voor een groot deel studenten. Indien zij nog gratis gebruik kunnen maken van het OV ligt het voor de hand dat een groter deel via BTM naar het USP zal reizen;
- Utrecht CS blijft het belangrijkste knooppunt binnen Utrecht, met faciliteiten, bestemmingen en voorzieningen die daarbij horen. Daardoor zal een deel van de reizigers er mogelijk toch voor kiezen via Utrecht CS te reizen in plaats van Lunetten-Koningsweg, ondanks dat dit een langere reis is. Andersom geredeneerd; hoogwaardige faciliteiten en voorzieningen bij station Lunetten-Koningsweg dragen bij aan de vervoerwaarde van dat station.

Bij een Sprinterstation zijn er ca. 10k overstappers trein-BTM, bij een IC-station + lightrail verdubbeld dat tot ca. 20k overstappers trein-BTM.

**Lunetten-Koningsweg was per abuis aangemerkt als Intercitystation in variant 1, waardoor deze een hogere aantrekkende waarde heeft en daarmee de in-/uitstappers zijn overschat. Voortschrijdend inzicht uit fase 3 toont aan dat sprinterstation Lunetten-Koningsweg in variant 1 ca. 20k in-/uitstappers zal trekken. Daarnaast bleek dat Koningsweg in alle basisvarianten niet bereikbaar was per fiets, het effect hiervan is echter beperkt is gebleken in onderzoeksfase 3.*





2.4.2 Utrecht Lunetten-Koningsweg als IC-station (3/3)

Door middel van een selected link analyse is een analyse gedaan naar het gebruik van station Utrecht Lunetten-Koningsweg (voor variant 3A). Het valt op dat een relatief groot aandeel van de reizigers reist tussen Utrecht Centraal en Lunetten-Koningsweg (ca. 14k, 18%). Dit zijn reizigers uit de omgeving van Utrecht Centraal. In het kader van de ontlasting van Utrecht CS is dit niet wenselijk. Tegelijkertijd is het de vraag in hoeverre dit aannemelijk is; hier zit mogelijk een gevoeligheid van het model.

Voor de overige richtingen is te zien dat Den Bosch de belangrijkste bestemming is, met bijna 30% van het gebruik. Richting Amsterdam, Gouda en Arnhem zijn ieder goed voor ca. 15% van het gebruik. Ongeveer 30k reizigers (ca. 40%) is afkomstig van binnen de regio Utrecht (waarvan dus ca. 14k vanuit Utrecht CS).

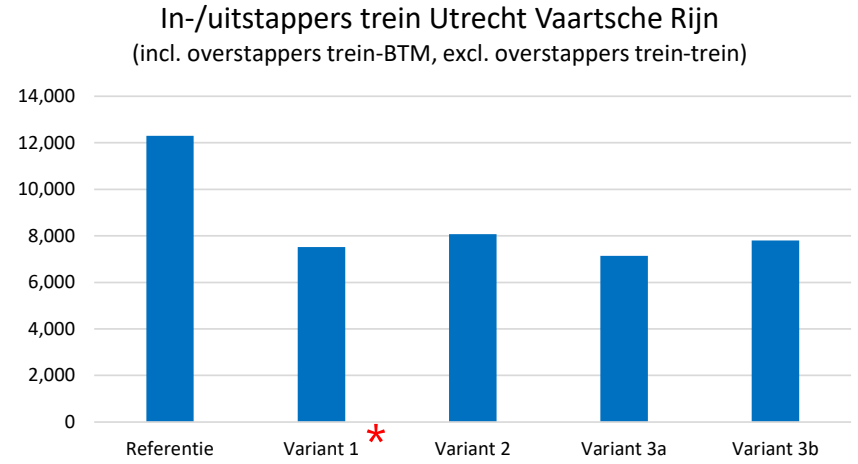
(*) N.B. Het betreft hier in-/uitstappers en overstappers tussen beide stations. De overstappers tussen de stations tellen hierbij dubbel mee, daarom komen de aantallen niet exact overeen met de totalen op vorige pagina.

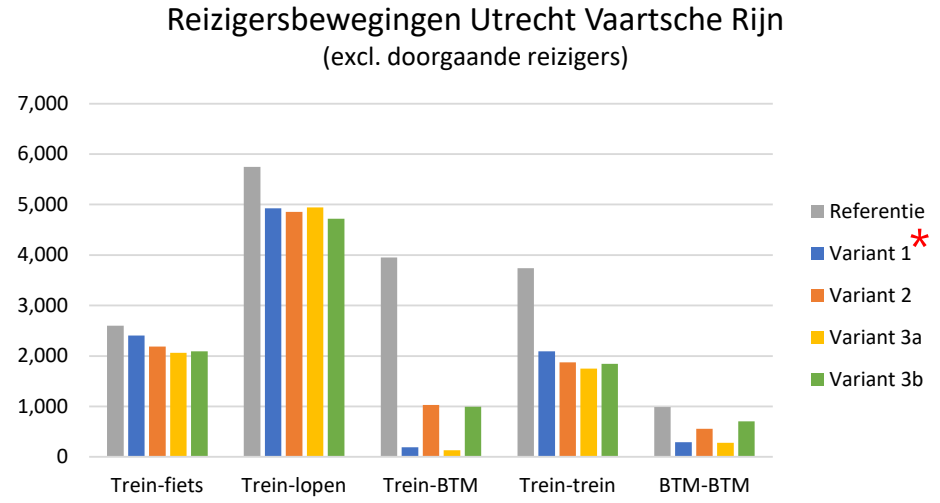
Richting	Aantal reizigers*	Aandeel in totaal
Totaal gebruik Lunetten-Koningsweg (in, uit, over)	**78.500**	**100%**
Richting Utrecht CS e.v.	**44.000**	**56%**
Tot en met Utrecht CS	14.200	18%
Richting Woerden / Gouda / Rotterdam / Den Haag	**10.200**	**13%**
Tot en met Vleuten	3.700	5%
Verder dan Vleuten (ri. Woerden/Gouda e.v.)	6.500	8%
Richting Amsterdam	**10.700**	**14%**
Tot en met Maarssen	1.500	2%
Verder dan Maarsen (ri. Amsterdam)	9.200	12%
Richting Amersfoort / Zwolle / Deventer / Hilversum	**5.900**	**8%**
Tot en met Overvecht	700	1%
Verder dan Overvecht (ri. Amersfoort, Hilversum)	5.200	7%
Richting Driebergen-Zeist / Arnhem	**12.200**	**16%**
Tot en met Driebergen-Zeist	3.600	5%
Verder dan Driebergen-Zeist (ri. Ede / Arnhem)	8.600	11%
Richting Houten / Den Bosch	**22.300**	**28%**
Tot en met Houten (Castellum)	6.600	8%
Verder dan Houten C (ri. Den Bosch)	15.700	20%

2.4.2 Utrecht Vaartsche Rijn

In alle varianten is een daling van ongeveer 4k in-/uitstappers op Utrecht Vaartsche Rijn te zien (ca. 35-40%). Deze daling komt bijna volledig voort uit de daling van overstappers trein-BTM. Het betreft waarschijnlijk reizigers naar het USP die in de referentie op de Uithoflijn stappen, maar in de varianten reizen via Lunetten-Koningsweg. Deze 4k in-/uitstappers die via Lunetten-Koningsweg gaan reizen zijn goed voor 5-10% van het totaal aantal reizigers op Lunetten-Koningsweg.

Daarnaast is een daling te zien bij voor-/natransport fiets en lopen, dit ten gevolge van verbeterde bediening Utrecht CS en Lunetten-Koningsweg (reizigers uit de buurt kiezen eerder voor die stations doordat die aantrekkelijker zijn geworden).





2.4.3 Effecten op modal split

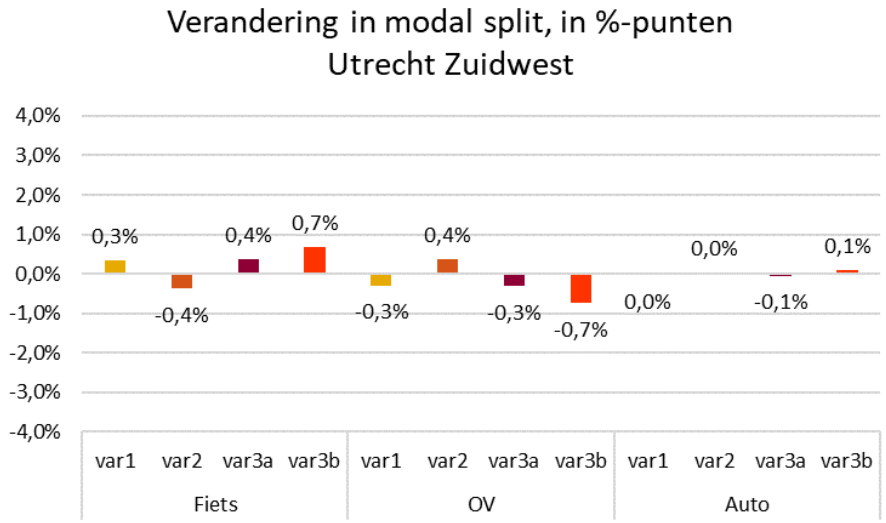
- Utrecht Zuidwest
- Binnenstad
- Utrecht (stad)
- Nieuwegein

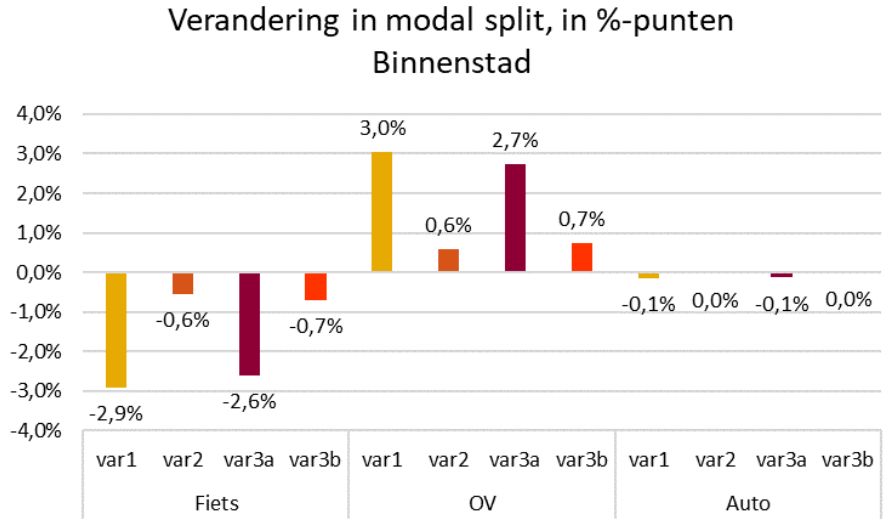
2.4.3 Utrecht Zuidwest en binnenstad

Rechts zijn de effecten op de modal-split in Utrecht Zuidwest en de binnenstad weergegeven. Dit zijn de modal-split effecten op etmaalbasis. (NB: dit zegt niets over het effect op bijvoorbeeld congestie of voertuigverliesuren. Dit zou onderdeel kunnen zijn van een vervolgstudie, eventueel met uitsplitsing naar de verschillende dagdelen).

De effecten op de modal split in Utrecht Zuidwest zijn relatief beperkt. Wat opvalt is een daling in het aandeel OV in de varianten 1, 3A en 3B. Dit hangt waarschijnlijk samen met de grotere halteafstand van de Merwedelijn ten opzichte van de referentie. In variant 2 is een lichte stijging voor het aandeel OV te zien. De aandelen OV zijn communicerende vaten met de aandelen fiets; in varianten 1, 3A en 3B gaan mensen meer fietsen als gevolg van de grotere halteafstand. Het autogebruik verandert niet/nauwelijks.

In de binnenstad is te zien dat de ondergrondse binnenstadstram in variant 1 en 3A een relatief groot effect heeft op het aandeel OV: een stijging van ca. 3%-punt. Ook hier komt de stijging volledig voort uit de fiets.

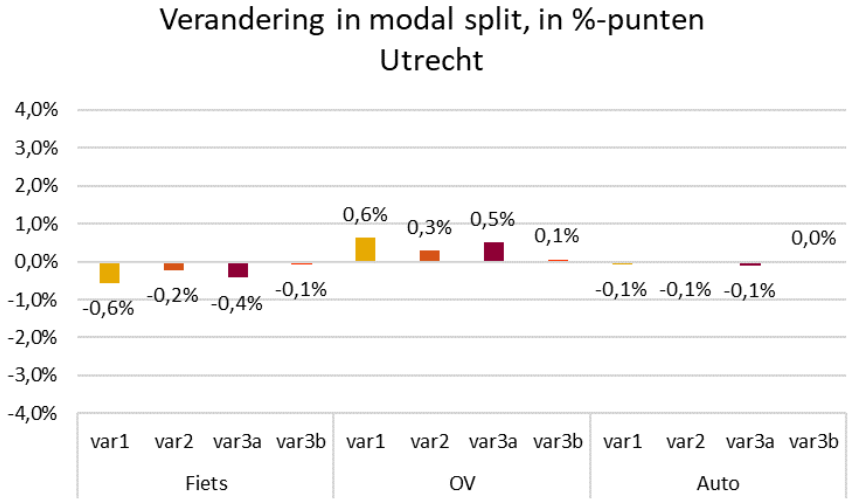


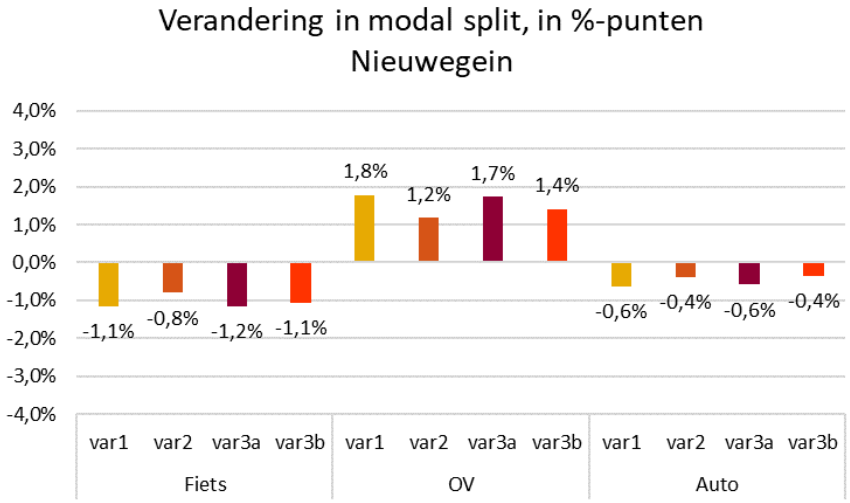


2.4.3 Utrecht en Nieuwegein

Voor de stad Utrecht zijn de verschillen logischerwijs kleiner. Te zien is dat het aandeel OV groeit, tussen de 0,1%-punt en 0,6%-punt. Dit is nagenoeg volledig van de fiets afkomstig. Grootste verschuiving van fiets naar OV treedt op in de binnenstad (zie ook volgende paragraaf 2.4.4).

In Nieuwegein zijn de effecten groter, met een stijging voor het aandeel OV tussen de 1,2%-punt en 1,8%-punt. Hier is de stijging voor ongeveer 1/3e deel afkomstig van de auto, en voor 2/3e deel afkomstig van de fiets.





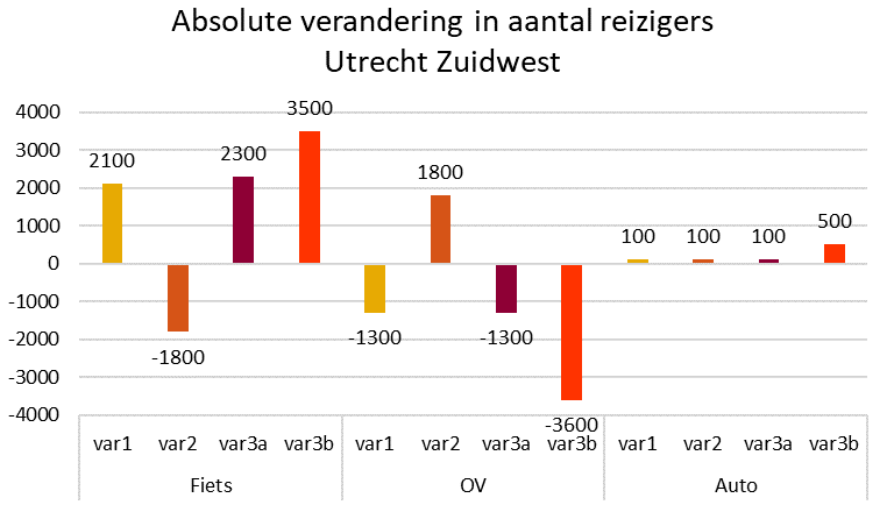
2.4.4 Effecten op aantal reizigers

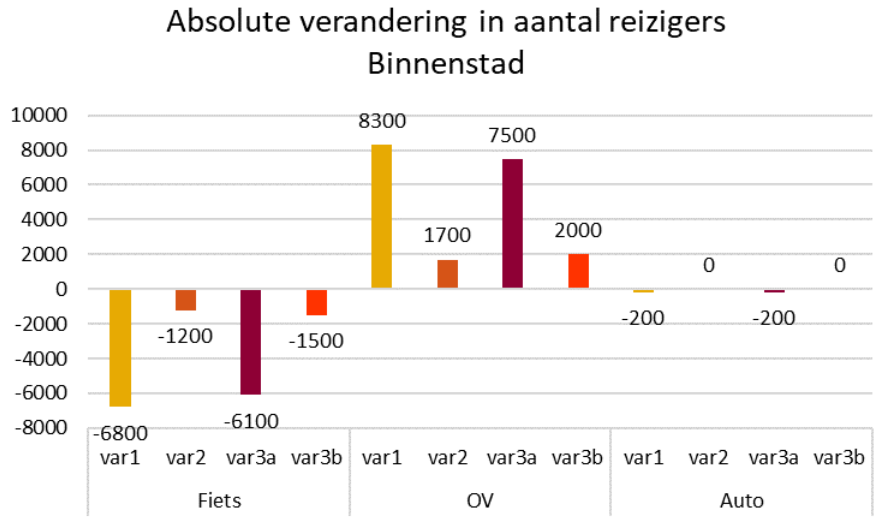
- Utrecht Zuidwest
- Binnenstad
- Utrecht (stad)
- Nieuwegein

2.4.4 Utrecht Zuidwest en binnenstad

De veranderingen in het aantal reizigers in Utrecht Zuidwest zijn relatief beperkt en vertonen een kleine spreiding tussen de varianten. Varianten 1 en 3A vertonen een nagenoeg gelijk beeld van daling van ca. 1.300 OV-reizigers (staat gelijk aan een afname van ca. -1.1%). De toename in het aantal fietsers is ook vergelijkbaar tussen deze varianten, met respectievelijk een toename van ca. 2.100 (+0,9%) en 2.300 (+1,1%) fietsers in de varianten 1 en 3A. Ook variant 3B kent een toename in het fietsgebruik: ca. 3.500 (+1,6%) extra fietsers t.o.v. de referentie. De toename van het fietsgebruik in de varianten 1, 3A en 3B hangt samen met de grotere halteafstand tot de Merwedelijn. Daarnaast is opvallend dat in de varianten 2 en 3B de absolute verandering in het aantal OV-reizigers samenhangt met een bijna even grote verandering in het aantal fietsers, terwijl in varianten 1 en 3A de stijging in fietsgebruik groter is dan de afname van het OV-gebruik. Deze extra toename in fietsgebruik is te verklaren door de toename van het P+R gebruik in deze varianten. In totaal heeft alleen variant 2 ertoe geleid dat het aantal OV-reizigers in absolute zin is gestegen. Het autogebruik veranderd daarnaast nauwelijks.

Het aantal OV-reizigers in de binnenstad neemt in de varianten 1 en 3A relatief veel toe met respectievelijk ca. 8.300 (+10,1%) en ca. 7.500 (+9,1%). Voor de varianten 2 en 3B, zonder ondergrondse binnenstadstram is de groei beperkter met een toename van respectievelijk ca. 1.700 (+2,0%) en ca. 2.000 (+2,5%). Deze stijgingen van het aantal OV-reizigers in de binnenstad komt onder andere voort uit de daling van het aantal fietsers, en zeer beperkt door daling van het autogebruik.

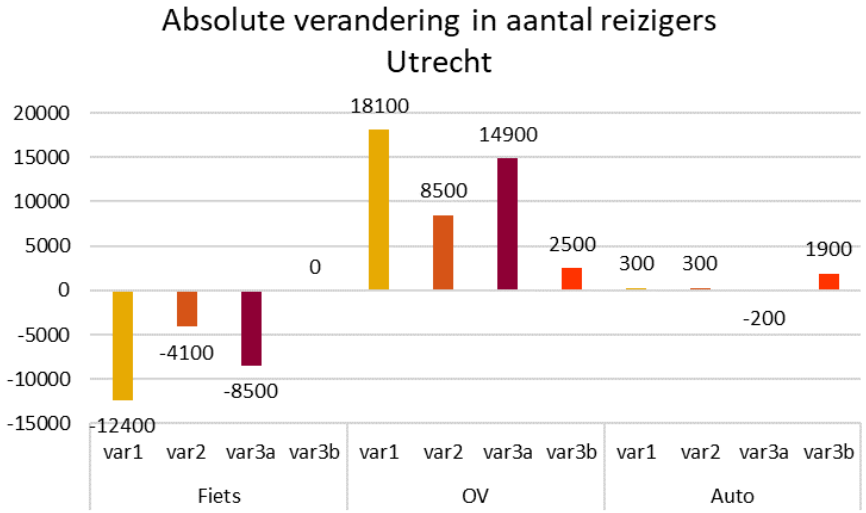


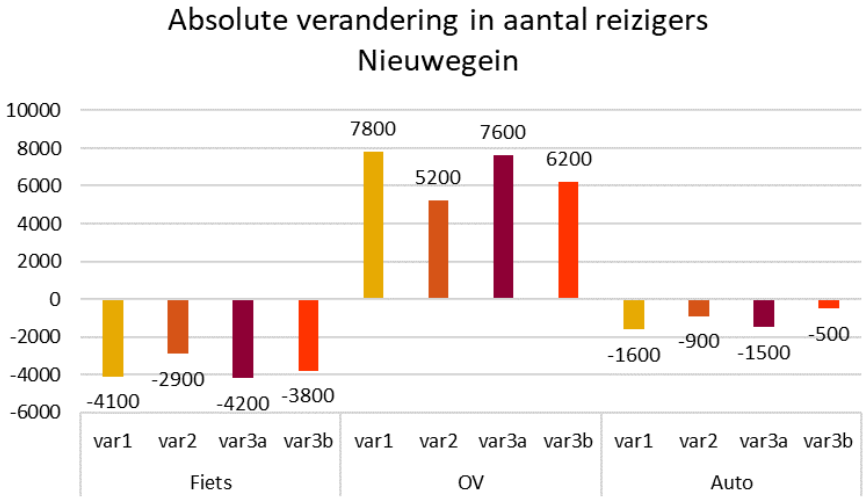


2.4.4 Utrecht en Nieuwegein

Over heel Utrecht bezien, zal het aantal OV-reizigers toenemen in alle varianten. In variant 1 is deze toename het grootst, met ca. 18.100 OV-reizigers wat gelijk staat aan een toename van +3,3%. Hierna volgt variant 3A als variant met de grootste toename aan OV-reizigers: ca. 14.900 à +2,7%. Opvallend is dat variant 3A tot een netto kleinere toename in OV-reizigers leidt dan variant 1, terwijl variant 3A naast een sterke spaak ook gekenmerkt wordt door een sterk wiel. Het beperkte effect in variant 3B is te verklaren doordat de Merwedelijn op het Utrechts grondgebied weinig haltes kent en daarmee ook langere halte afstanden. Hierdoor zijn er minder interessante bestemmingen voor reizigers uit Utrecht, ook door het ontbreken van de Binnenstadsas.

Wat betreft het aantal reizigers in Nieuwegein valt op dat in alle varianten het aantal OV-reizigers sterk toeneemt. De grootste toename is te zien in variant 1 met ca. 7.800 meer OV-reizigers t.o.v. de referentie, wat gelijk staat aan een toename van +17,6%. Hierna volgt weer variant 3A, met ca. 7.600 meer OV-reizigers (+17,1%). Variant 2, welke gekenmerkt wordt door het maximaal inzetten op het wiel, leidt tot een minder grote toename in OV-reizigers. Dit versterkt het beeld dat een sterke spaak meer reizigers vanuit Nieuwegein aantrekt. Het aantal fietsers in Nieuwegein neemt af met ca. 4.000 in de varianten 1, 3A en 3B, en met ca. 2.900 in variant 2 welke als enige variant niet gekenmerkt wordt door een sterke spaak. In tegenstelling tot de andere deelgebieden, hebben de varianten in Nieuwegein wel effect op het autogebruik. Deze neemt af in alle varianten, met tussen de ca. 500 – 1.600 automobilisten.





2.4.5 Effecten op exploitatie OV

- Effect op exploitatie(kosten)
- Effect reizigersopbrengsten

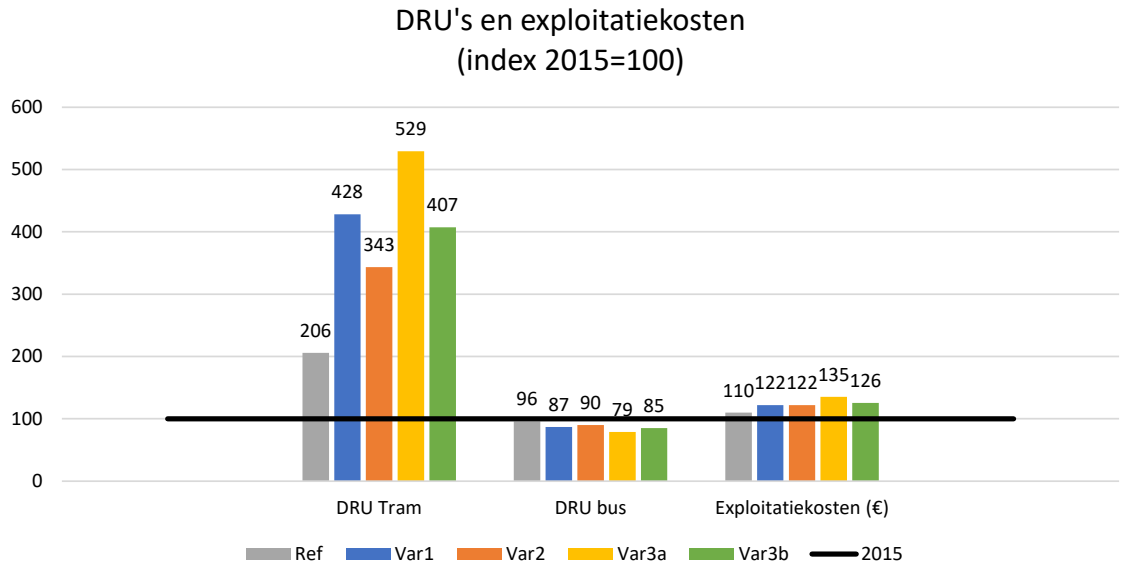
2.4.5 Exploitatie (1/2)

Voor de exploitatie zijn effecten weergegeven ten opzichte van 2015 (basisjaar verkeersmodel). Dit omdat deze resultaten beter te relateren zijn aan de business case vandaag de dag, dan ten opzichte van een fictieve referentie.

Het basisjaar is 2015. Grootste netwerkverschil met huidig (en de referentie) is de Uithoflijn die in 2015 nog niet operationeel was. Dit is sterk terug te zien in de verdubbeling van aantal tram DRU's in de referentie t.o.v. 2015.

In alle varianten stijgen de DRU's tram nog verder; een ruime verdrievoudiging in variant 2 t.o.v. 2015 tot ruim 5 keer zoveel in variant 3A (t.o.v. 2015). Ten opzichte van de referentie is de stijging +65% in variant 2 tegenover +150% in variant 3A.

De DRU's bus daalt in de referentie en alle varianten. In de referentie met enkele procenten, in de varianten tussen de 10 tot 20%. De absolute daling in DRU's bus is groter dan de stijging DRU's tram (ca. 150 DRU's minder in variant 2 tot ruim 400 DRU's minder in variant 3A). Dit is logisch gezien het feit dat één tram meerdere bussen vervangt.



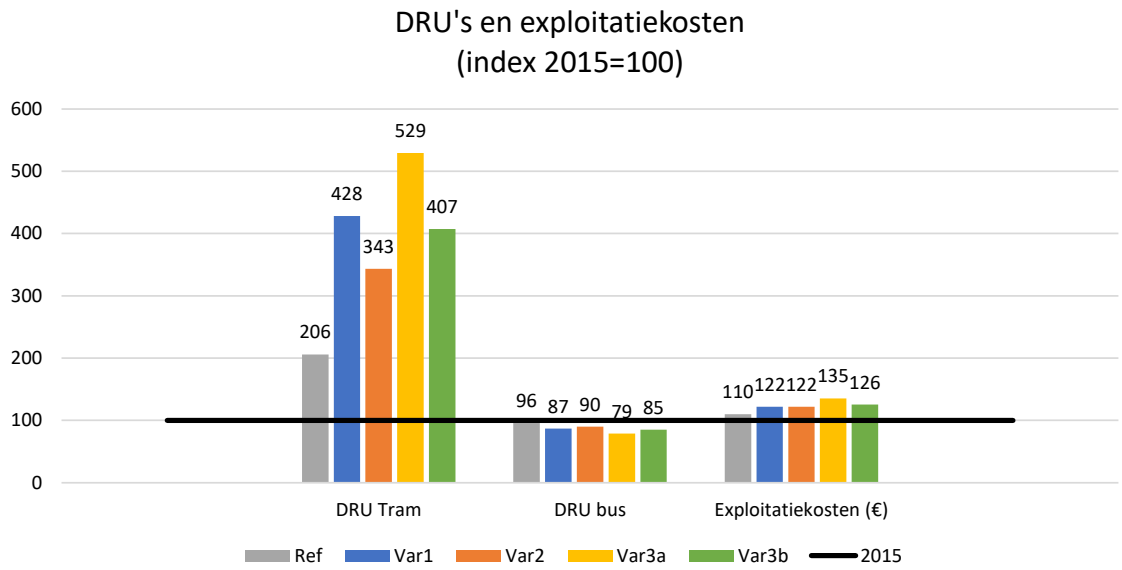
Gebaseerd op alle BTM-lijnen die door regio Utrecht komen (ca. tussen Maarssen en WbD)

In de bijlage zijn tabellen met aantallen DRU's, instappers, reizigerskilometers en de gehanteerde uitgangspunten opgenomen.

2.4.5 Exploitatie (2/2)

Qua exploitatiekosten compenseert de daling in bus DRU's de stijging in tram DRU's niet (volledig). In de referentie stijgen de exploitatiekosten met +10% t.o.v. 2015. In varianten 1, 2 en 3B stijgen deze met 22-26%. In variant 3A stijgen de exploitatiekosten met ca. 35%.

Belangrijke notie hierbij is dat er nog optimalisatiemogelijkheden zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de inzet van enkele of dubbele tramstellen (bv. gedifferentieerd naar tijd). Nu is alleen in variant 1 uitgegaan van enkele stellen op de Papendorp – USP lijn. Voor overige varianten is op alle lijnen uitgegaan van dubbele stellen, omdat de bezetting op een deel van het traject in het drukste uur van maatgevende spitsperiode en richting boven de inzetnorm van een enkel stel uitkomt (bv. voor de Waterlinielijn tussen LK – USP). Mogelijk kan hier nog een optimalisatie plaatsvinden door een analyse op lijnniveau in plaats van doorsnedeniveau, in samenhang met de aangenomen frequenties en mogelijk tijdsperiodes. Dat is in deze fase de studie (nog) niet uitgevoerd. De capaciteitsanalyse is in de bijlage opgenomen.



Gebaseerd op alle BTM-lijnen die door regio Utrecht komen (ca. tussen Maarssen en WbD)

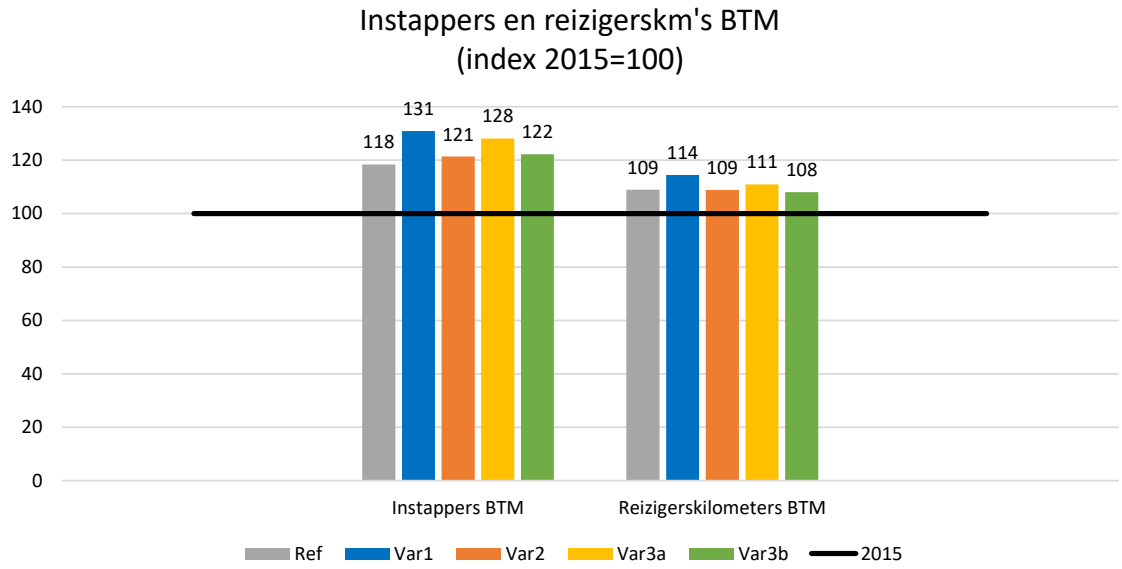
In de bijlage zijn tabellen met aantallen DRU's, instappers, reizigerskilometers en de gehanteerde uitgangspunten opgenomen.

2.4.5 Reizigers

In alle varianten is een stijging van instappers te zien. Dit komt mede door het aantakken van bussen aan nieuwe lightraillijnen. Daardoor daalt ook de gemiddelde afstand per instapper (stijging in instappers is groter dan stijging in reizigerskilometers).

In variant 1 is de stijging in reizigerskilometers het grootste, met 14% meer reizigerskilometers in het BTM-netwerk ten opzichte van 2015. In variant 3A is een stijging te zien van 11%, varianten 2 en 3B een stijging van 8-9% (ongeveer gelijk met referentie). De effecten in reizigerskilometers zijn het effect van verschillende aspecten, zoals meer kilometers door meer reizigers, maar ook routekeuze-effecten voor kortere routes (bijvoorbeeld reizen via Lunetten-Koningsweg i.p.v. via Utrecht CS) en simpelweg het verkorten van routes (Merwedelijn is een kortere route dan de huidige SUNIJ-lijn, binnenstadsas is korter dan Uithoflijn tussen CS – USP).

Het aantal reizigerskilometers is een indicator voor de reizigersopbrengsten. Deze stijgen dus minder hard dan de exploitatiekosten (zie ook volgende pagina).



Gebaseerd op alle BTM-lijnen die door regio Utrecht komen (ca. tussen Maarssen en WbD)

In de bijlage zijn tabellen met aantallen DRU's, instappers, reizigerskilometers en de gehanteerde uitgangspunten opgenomen.

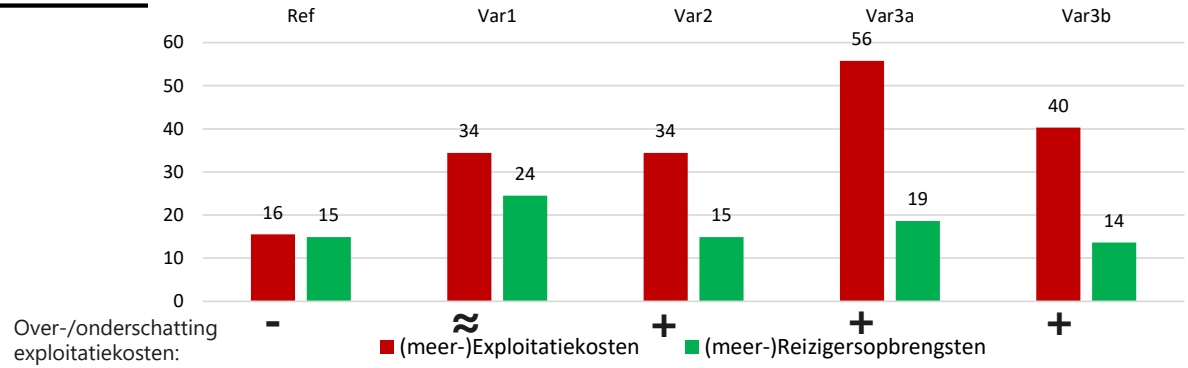
2.4.5 Exploitatiesaldo

In de figuur rechts zijn de effecten met betrekking tot de (meer-)exploitatiekosten en (meer-)reizigersopbrengsten opgenomen (t.o.v. 2015) voor de rekenvarianten van fase 1. De vergelijking wordt gemaakt met 2015 omdat dit het beste te relateren is aan de huidige situatie.

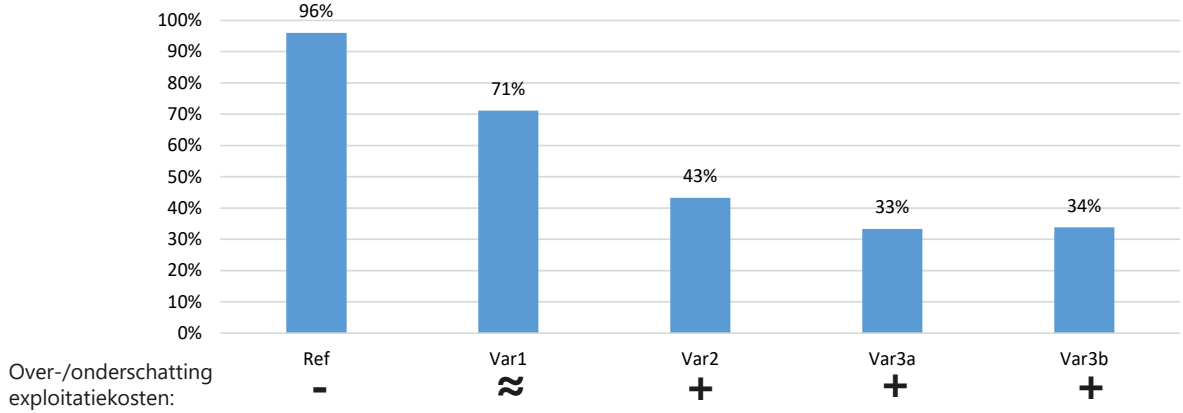
Doel van deze analyse is om gevoel te krijgen bij de impact van keuzes op exploitatie, en voornamelijk bedoeld voor vergelijking van de varianten onderling. In deze kosten zijn geen beheer en onderhoudskosten opgenomen voor de traminfra. Daarnaast kan het mogelijk zijn dat groei ook exploitatiegevolgen heeft buiten het projectgebied. De meerkosten hiervan zijn niet opgenomen.

Belangrijke kanttekening bij al deze cijfers is dat er geen / beperkte koppeling is gemaakt tussen de bezettingen en de capaciteitsinzet (frequenties). In sommige varianten zijn de exploitatiekosten overschat (in vergelijking met de aantallen reizigers), in andere varianten onderschat (onvoldoende capaciteit). Op basis van een capaciteitsanalyse (zie bijlage A) is een inschatting gedaan van de verhouding van ingezette capaciteit (op lightrail) t.o.v. reizigers, en het effect hiervan op de exploitatiekosten.
+: overschatting kosten
- : onderschatting kosten
≈: inzet ± passend bij vraag

Exploitatiekosten en reizigersopbrengsten BTM t.o.v. 2015
(per jaar, x € mln.)



'Rendement' t.o.v. 2015
(meer-opbrengsten t.o.v. meer-exploitatiekosten)



2.4.5 Exploitatiesaldo

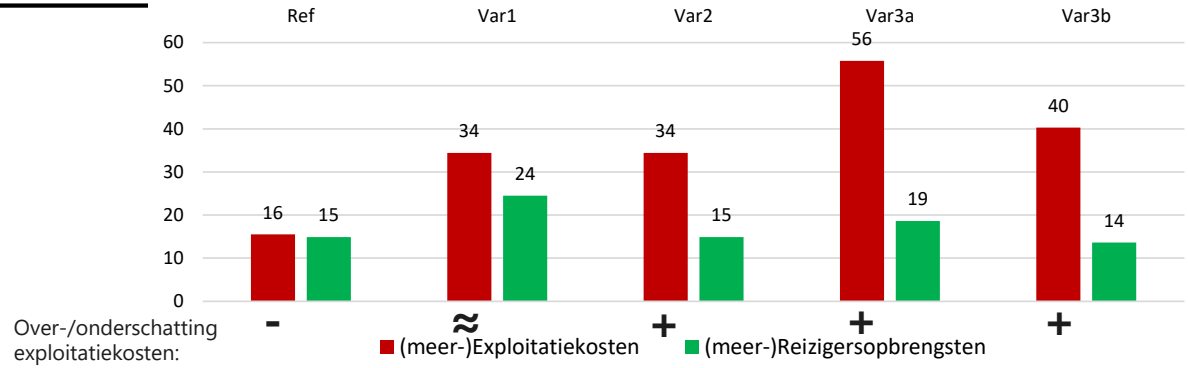
De exploitatiekosten stijgen harder dan de reizigersopbrengsten. Per saldo blijft er een negatief resultaat van ca. 10 mln. euro per jaar in variant 1 tot ruim 35 mln. euro per jaar in variant 3A.

Ter onderlinge vergelijking van de varianten is ook het ‘rendement’ van de varianten ten opzichte van 2015 weergegeven. Dit is de toename in reizigersopbrengsten gedeeld door de toename van exploitatiekosten. Dit is voornamelijk bedoeld ter onderlinge vergelijking van de varianten. Bij de referentie is een ‘rendement’ te zien van bijna 100%. Dit komt omdat het OV-netwerk nagenoeg gelijk is aan 2015 / huidig, en er dus vanuit gaat dat de reizigersgroei tot 2040 opgevangen wordt met dit vergelijkbare netwerk.

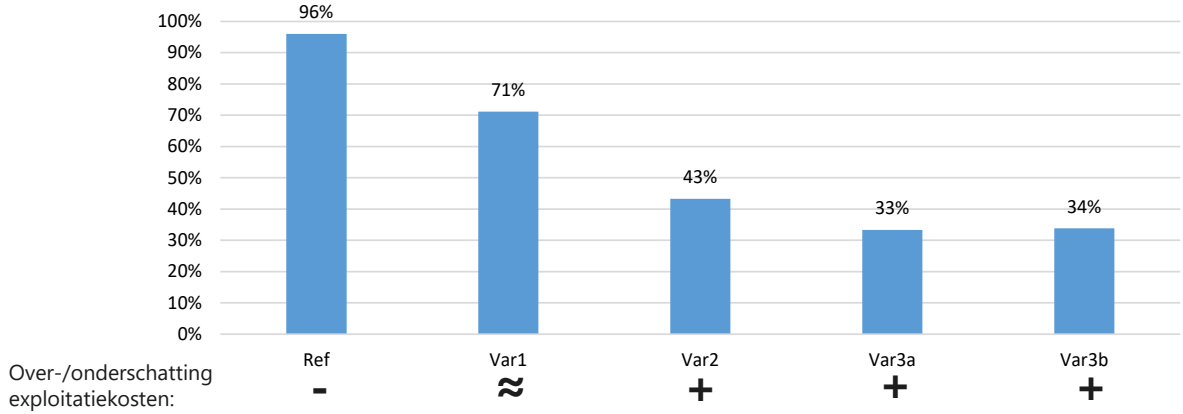
In variant 1 wordt ongeveer 70% van de extra exploitatiekosten terugverdiend door de toename in reizigersopbrengsten. In variant 2 vormen de meeropbrengsten ca. 45% van de meerkosten. In varianten 3A en 3B zijn de extra reizigersopbrengsten ca. 33% van de extra exploitatiekosten.

Tot slot, de reizigersopbrengsten vormen maar een deel van de baten. Andere belangrijke baten zijn bijvoorbeeld reistijdbaten, leefbaarheidsbaten door minder bussen / voertuigen door de stad en comfortbaten. Daarnaast zijn de ontwikkelingen in het OV-netwerk een belangrijk onderdeel van de verstedelijkingsopgave.

Exploitatiekosten en reizigersopbrengsten BTM t.o.v. 2015
(per jaar, x € mln.)



'Rendement' t.o.v. 2015
(meer-opbrengsten t.o.v. meer-exploitatiekosten)



2.4.6 Effecten op reistijden

- Merwedekanaalzone
- A12-zone
- Nieuwegein
- Vianen
- Papendorp
- Zeist

2.4.6 Effect op reistijd

Op de volgende pagina's zijn voor een aantal gebieden reistijden inzichtelijk gemaakt, voor de huidige situatie en variant 3A. Variant 3A is gekozen omdat dit de 'maximale' variant is met de meeste wijzigingen ten opzichte van huidig. Het betreft de relaties zoals afgebeeld in de tabel rechts.

De reistijdberekening is op halte-halte niveau en omvat de volgende elementen:
- Wachttijd (afhankelijk van de frequentie, halve opvolgtijd)
- Invoertuigtijd
- Wachttijd bij een overstap
- Aantal overstappen

Tevens is voor de vergelijkbaarheid de gegeneraliseerde reistijd opgenomen, conform wegingen in het VRU-model:
- Wachttijd: factor 1 (wachttijd wordt dus niet zwaarder gewogen)
- Overstappenalty: 7 minuten[1]

Herkomst	Bestemming
Merwedekanaalzone	Utrecht CS
	Utrecht Neude
A12-zone	Utrecht CS
	Utrecht Lunetten-Koningsweg
	Utrecht Neude
	USP
Nieuwegein stadscentrum	Utrecht CS
	Utrecht Lunetten-Koningsweg
	Utrecht Neude
	USP
Vianen Lekbrug	Utrecht CS
	Utrecht Lunetten-Koningsweg
	Utrecht Neude
	USP
(Montfoort / Harmelen / Vleuten / De Meern) Papendorp	Utrecht CS
	Utrecht Neude
Zeist Het Rond	Utrecht CS
	Utrecht Neude
	USP
Zeist Noord	Utrecht CS
	Utrecht Neude
	USP

[1]: voor rekenvarianten 1 t/m 5 (zie hoofdstuk 4) is uitgegaan van een hogere kwaliteit van de overstapknopen van/naar/tussen tramlijnen. Hogere overstapkwaliteit kan gerealiseerd worden door bijvoorbeeld een naadloze overstap en hoge kwaliteit van de ruimtelijke omgeving en sociale veiligheid. Als gevolg daarvan is een overstappenalty van 3 minuten aangehouden. Dat betekent dat de reisrelaties met overstap een lagere GRT kennen.

2.4.6 Reistijden verschillende doelgroepen (1/2)

Op de volgende pagina zijn de reistijden voor de reizigers vanuit de Merwedekanaalzone, A12-zone en Nieuwegein gevisualiseerd.

Merwedekanaalzone
Vanuit de Merwedekanaalzone wordt een grote reistijdwinst behaald naar de binnenstad, als gevolg van de doorkoppeling van de Merwedelijn naar de binnenstadsas (meer dan 50% in GRT voor reizigers die opstappen in de Merwedekanaalzone).

Reistijdwinst naar Utrecht CS is kleiner, maar relatief gezien ook fors (ca. 25% in GRT voor reizigers die opstappen in de Merwedekanaalzone).

N.B. Het betreft hier halte-halte reistijden. Het effect van grotere halte-afstanden in de Merwedekanaalzone zit hier dus niet in.

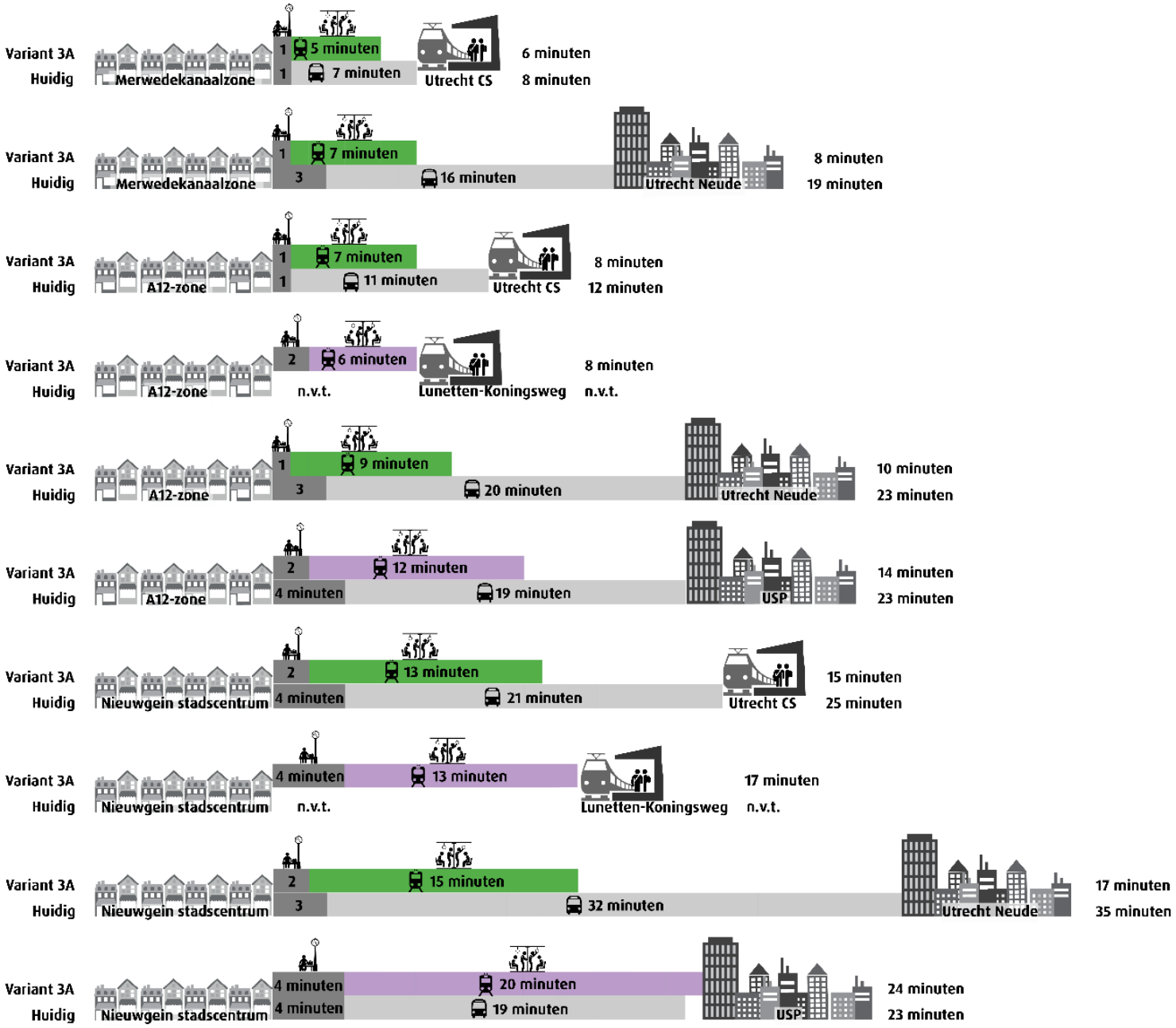
A12-zone
Vanuit de A12-zone wordt ook de grootste reistijdwinst naar de binnenstad behaald: ruim 50% in GRT (voor reizigers die opstappen vanaf A12-zone).

De reistijd naar station Lunetten-Koningsweg is vergelijkbaar met de huidige reistijd naar Utrecht CS, en dus concurrerend. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat Lunetten-Koningsweg geen versnelling biedt naar bestemmingen in het westen en noorden. Wel zijn er reistijdvoordelen voor reizigers van/naar het zuiden en oosten. Wijzigingen in de rijtijd op de Merwedelijn of de Waterlinielijn zullen relatief veel impact hebben op de reizigersstromen van de A12-zone naar het hoofdrailnet (bij een goede bediening van Lunetten-Koningsweg).

NB: voor de Merwedelijn is in alle gevallen uitgegaan van hetzelfde aantal haltes. Toevoegen van haltes betekent voor doorgaande reizigers extra haltes.

Nieuwegein
Het beeld vanuit Nieuwegein is vergelijkbaar met de A12-zone. Er is een grote reistijdwinst naar het centrum van Utrecht (ca. -50% GRT voor reizigers die opstappen te Stadscentrum). Ook naar Utrecht CS wordt een grote reistijdwinst behaald (ca. -40% GRT voor reizigers die opstappen te Stadscentrum).

De reistijd naar Utrecht CS is vanuit Nieuwegein iets gunstiger door de hogere frequentie (16 vs. 8). De reistijd naar het USP is vergelijkbaar (met gelijke frequenties) aan de huidige situatie.


Variant 3A
Huidig
Merwedekanaalzone
1
5 minuten
1
7 minuten
Utrecht CS
6 minuten
8 minuten
Variant 3A
Huidig
Merwedekanaalzone
1
7 minuten
3
16 minuten
Utrecht Neude
8 minuten
19 minuten
Variant 3A
Huidig
A12-zone
1
7 minuten
1
11 minuten
Utrecht CS
8 minuten
12 minuten
Variant 3A
Huidig
A12-zone
2
6 minuten
n.v.t.
Lunetten-Koningsweg
8 minuten
n.v.t.
Variant 3A
Huidig
A12-zone
1
9 minuten
3
20 minuten
Utrecht Neude
10 minuten
23 minuten
Variant 3A
Huidig
A12-zone
2
12 minuten
4 minuten
19 minuten
USP
14 minuten
23 minuten
Variant 3A
Huidig
Nieuwgein stadscentrum
2
13 minuten
4 minuten
21 minuten
Utrecht CS
15 minuten
25 minuten
Variant 3A
Huidig
Nieuwgein stadscentrum
4 minuten
13 minuten
n.v.t.
Lunetten-Koningsweg
17 minuten
n.v.t.
Variant 3A
Huidig
Nieuwgein stadscentrum
2
15 minuten
3
32 minuten
Utrecht Neude
17 minuten
35 minuten
Variant 3A
Huidig
Nieuwgein stadscentrum
4 minuten
20 minuten
4 minuten
19 minuten
USP
24 minuten
23 minuten

2.4.6 Reistijden verschillende doelgroepen (2/2)

Op de volgende pagina zijn de reistijden voor de reizigers vanuit de Merwedekanaalzone, A12-zone en Nieuwegein gevisualiseerd.

Vianen
Vanuit Vianen neemt een deel van de gegeneraliseerde reistijden toe. Vanaf Vianen Lekbrug naar Utrecht CS en naar het USP is de zuivere reistijd (incl. wachttijd) weliswaar iets korter, maar door de extra overstap neemt de gegeneraliseerde reistijd toch toe (ca. 20-30% GRT voor reizigers die opstappen te Vianen).

De reistijd naar de binnenstad van Utrecht neemt wel af, met ca. 5 minuten (ca. 15% GRT).

Papendorp (Montfoort / Harmelen / Vleuten-De Meern)
Vanuit de richting Montfoort / Harmelen / Vleuten-De Meern neemt de reistijd via Papendorp door het aantakken van de bussen fors toe, zowel richting Utrecht CS als de binnenstad van Utrecht. Richting Utrecht CS verdubbeld de GRT vanaf Papendorp puur door de overstap (de invoertuigtijd is hetzelfde). Een naadloze aansluiting en hoogwaardige overstapknoop helpt, maar is altijd van mindere kwaliteit dan de directe HOV-busverbinding.

Richting de binnenstad is het verschil kleiner (ca. +33% GRT vanaf Papendorp), doordat de Papendorplijn doorgekoppeld is over Utrecht CS heen. Daardoor is er geen extra overstap ten opzichte van de huidige situatie. De reistijd neemt wel toe als gevolg van de toegenomen looptijd (vanaf de centrumzijde van Utrecht CS).

Zeist Het Rond
Reizigers vanaf Zeist Het Rond richting Utrecht CS gaan er in absolute reistijd niet op achteruit, echter zal de gegeneraliseerde reistijd wel toenemen door de overstap van bus op lightrail.

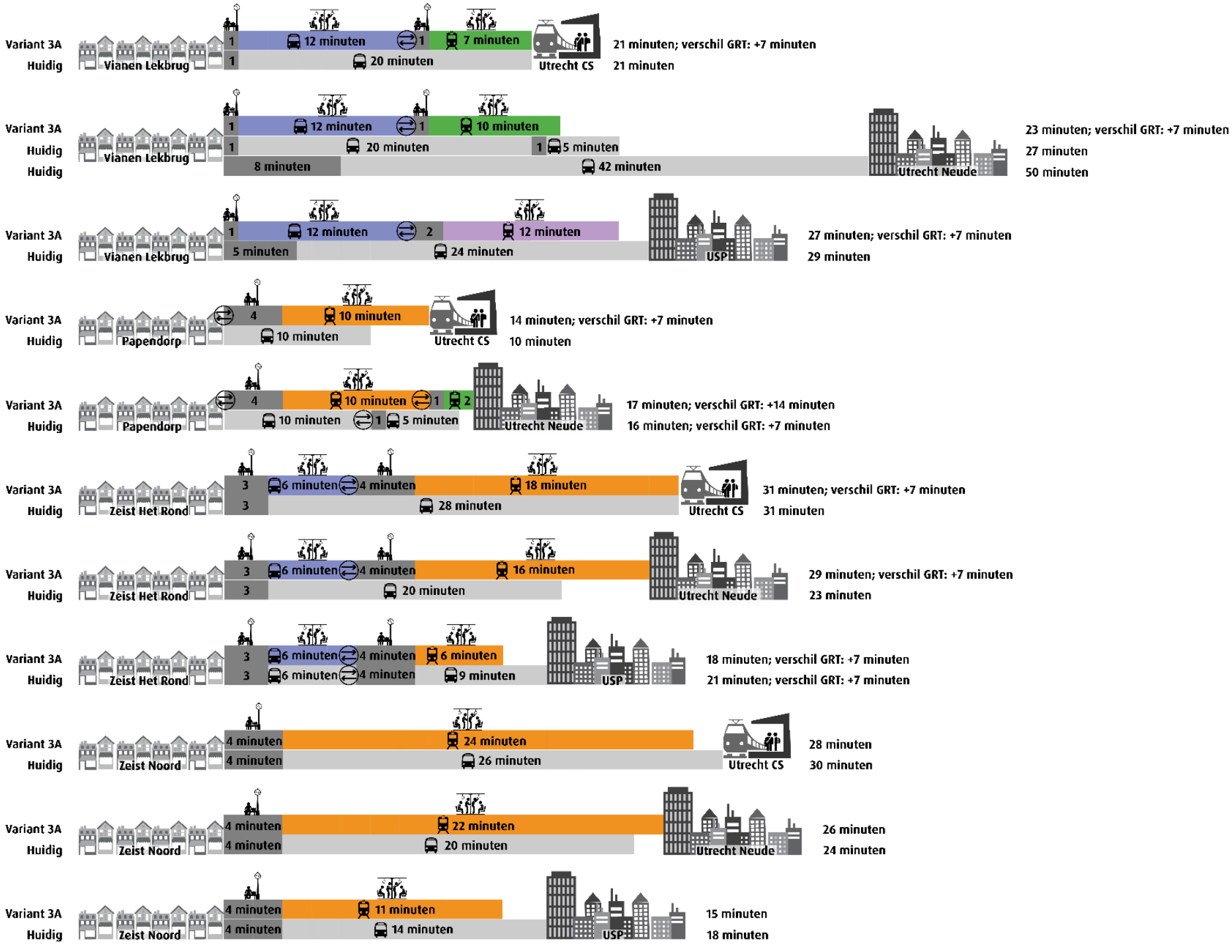
Reizigers richting de binnenstad van Utrecht krijgen wel te maken met een langere absolute reistijd (+6 minuten), inclusief de overstap-penalty zal de gegeneraliseerde reistijd 13 minuten meer zijn.

Richting het USP neemt de absolute reistijd af met 3 minuten. Zowel in de huidige situatie als in variant 3A is er sprake van een overstap, waardoor reizigers richting het USP er op voorruit zullen gaan.

Zeist Noord
Reizigers vanuit Zeist Noord richting Utrecht CS gaan er 2 minuten op voor uit door het reizen met de lightrail in plaats van de bus.

Van deze reistijdwinst kunnen reizigers richting de Utrechtse binnenstad niet van profiteren, zij zullen een 2 minuten langere reistijd ervaren.

Richting het USP winnen de reizigers uit Zeist Noord echter weer 3 minuten, waardoor het USP in een kwartier te bereiken is.


Variant 3A
Huidig
Vianen Lekbrug
1
12 minuten
1
7 minuten
1
20 minuten
Utrecht CS
21 minuten; verschil GRT: +7 minuten
21 minuten
Variant 3A
Huidig
Huidig
Vianen Lekbrug
1
12 minuten
1
10 minuten
1
20 minuten
1
5 minuten
8 minuten
42 minuten
Utrecht Neude
23 minuten; verschil GRT: +7 minuten
27 minuten
50 minuten
Variant 3A
Huidig
Vianen Lekbrug
1
12 minuten
2
12 minuten
5 minuten
24 minuten
USP
27 minuten; verschil GRT: +7 minuten
29 minuten
Variant 3A
Huidig
Papendorp
4
10 minuten
10 minuten
Utrecht CS
14 minuten; verschil GRT: +7 minuten
10 minuten
Variant 3A
Huidig
Papendorp
4
10 minuten
1
2
10 minuten
1
5 minuten
Utrecht Neude
17 minuten; verschil GRT: +14 minuten
16 minuten; verschil GRT: +7 minuten
Variant 3A
Huidig
Zeist Het Rond
3
6 minuten
4 minuten
18 minuten
3
28 minuten
Utrecht CS
31 minuten; verschil GRT: +7 minuten
31 minuten
Variant 3A
Huidig
Zeist Het Rond
3
6 minuten
4 minuten
16 minuten
3
20 minuten
Utrecht Neude
29 minuten; verschil GRT: +7 minuten
23 minuten
Variant 3A
Huidig
Zeist Het Rond
3
6 minuten
4 minuten
6 minuten
3
6 minuten
4 minuten
9 minuten
USP
18 minuten; verschil GRT: +7 minuten
21 minuten; verschil GRT: +7 minuten
Variant 3A
Huidig
Zeist Noord
4 minuten
24 minuten
4 minuten
26 minuten
Utrecht CS
28 minuten
30 minuten
Variant 3A
Huidig
Zeist Noord
4 minuten
22 minuten
4 minuten
20 minuten
Utrecht Neude
26 minuten
24 minuten
Variant 3A
Huidig
Zeist Noord
4 minuten
11 minuten
4 minuten
14 minuten
USP
15 minuten
18 minuten

2.4.6 Effecten op gebruik P+R's

2.4.7 P+R-gebruik

De P+R's rondom Utrecht zijn een belangrijk instrument in de mobiliteitsstrategie, en bijvoorbeeld ook een belangrijk onderdeel van het beleid in het mobiliteitsplan. In het verkeersmodel zijn de verschillende P+R's ook opgenomen, waarmee ook een prognose gemaakt is over het gebruik daarvan. De opgenomen P+R's zijn te vinden in de bijlage (bijlage G). Dit betreft zowel P+R's aan de stadsranden (bijvoorbeeld Westraven, USP, Hooggelegen / Papendorp, etc.) als P+R's in de regio (bijvoorbeeld Breukelen, Houten, Woerden, Zeist-West, etc.).

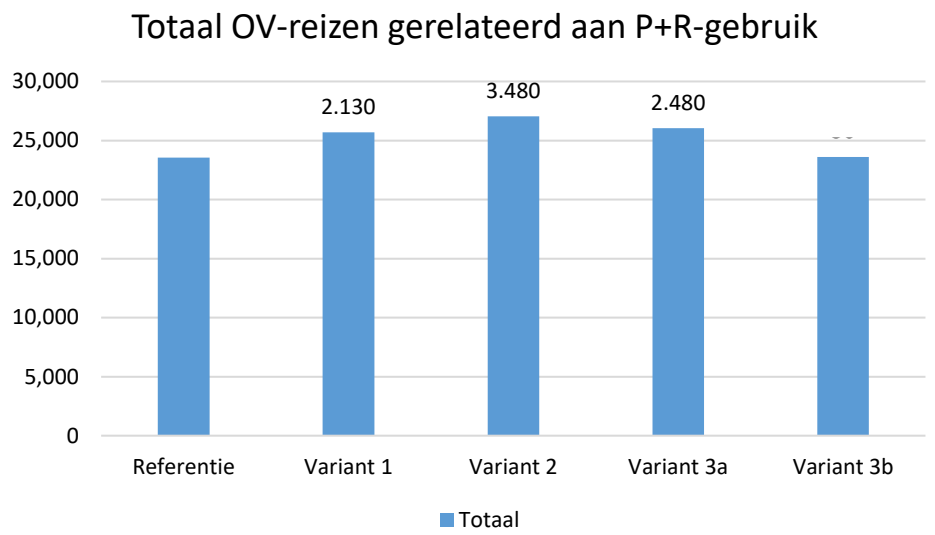
Het gebruik van de P+R's hangt af van de bereikbaarheid van de P+R-locaties (voor alle modaliteiten) als ook beleidsmatige maatregelen als het parkeren op afstand voor nieuwe ontwikkellocaties en het centrum van de stad in het algemeen. Dit wordt modelmatig gesimuleerd met 'parkeerplafonds'.

Hiernaast is het totale OV-gebruik van/naar alle P+R's weergegeven, voor de referentie en de varianten. Het valt op dat in de figuur rechts te zien is dat het P+R-gebruik in alle varianten toeneemt. In varianten 1 en 3a is er een relatief grote stijging van OV-reizen tussen P+R's en de binnenstad (ca. 4,5k, gevolg van de binnenstadstram). Tegelijkertijd is een daling van het gebruik vanuit de MWKZ als gevolg van de grotere halte-afstanden (ca. 3,5k. Deze reizigers verschuiven bijna allemaal naar de fiets). Ook vanuit Nieuwegein-Noord stijgt het aantal OV-reizigers naar P+R's (ca. +1,2k, door Galecopperzoom met ambitieus mobiliteitsprofiel). Netto over alle relaties resteert de gepresenteerde groei.

In variant 2 is de groei nog iets groter, doordat ook de relatie MWKZ – P+R's groeit. Dit komt door de realisatie van extra haltes in MWKZ. Daarnaast groeit ook de relatie binnenstad – P+R's, maar in mindere mate. Vanuit Nieuwegein-Noord is de stijging ongeveer gelijk, netto resteert de gepresenteerde groei.

In variant 3b is het effect ca. neutraal. Vanuit MWKZ verschuift het OV-gebruik naar P+R's richting fiets, de binnenstad en Nieuwegein-Noord stijgen.

NB: dit is dus niet gelijk aan het P+R-gebruik. Enerzijds zal een ingaande en een uitgaande OV-rit vaak 1 auto op de P+R betekenen. Anderzijds is het ook mogelijk dat mensen lopen of fietsen naar de P+R (parkeren op afstand).



3. Onderzoeksfase 2: *Welke knoppen hebben de meeste impact op de kantelpunten?*

Er zijn drie ‘hoofdknoppen’ die invloed hebben op de OV-vraag, namelijk a) de mate van ruimtelijke ontwikkeling, b) de mate van de beleidstransitie en c) de netwerkknoppen. In onderzoeksfase 2 is het effect en de impact van de knoppen in beeld gebracht.

3.1 Introductie knoppen (1/2)

De onderzoeksknoppen zijn in drie groepen te categoriseren, namelijk:
1. Ruimtelijke ontwikkeling knoppen
2. Mobiliteitstransitie knoppen
3. Netwerkknoppen

Doel knoppenanalyse
Doel van deze onderzoeksfase is het onderzoeken welke effecten de knoppen hebben op het aantal OV-reizigers op de verschillende lijnen en daarmee welke kantelpunten behaald kunnen worden. In totaal zijn er 15 knoppen geanalyseerd, zie de tabel rechts.

Op de volgende pagina volgen de lessen die zijn getrokken uit de analyse van de 15 knoppen voor de verschillende lijnen en voor Lunetten-Koningsweg. Een volledig overzicht van de lessen per lijn kan gevonden worden in bijlage E. Ten slotte volgt een conclusie over de impact van de verschillende categorieën knoppen.

1. Ruimtelijke ontwikkeling knoppen
Doel van deze knoppen is het inzichtelijk maken van het effect van ruimtelijke ontwikkeling op OV-reizigers voor de gebieden Merwedekanaalzone, Galecopperzoom (A12-zone) en A12-zone Oost.

Drie varianten van deze ruimtelijke ontwikkeling knoppen:
1. Wat is het effect van andere keuzes (meer/minder woningen en arbeidsplaatsen) in de ruimtelijke ordening?
2. Wat is het effect van de ontwikkeling van Rijnenburg?
3. Wat is het effect van extra haltes gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling?

Gebied	Aantal OV-reizigers per 1000 huishoudens
Merwedekanaalzone	Ca. 800-1.000 (naar Merwedelijn)
Galecopperzoom	Ca. 500-700 (naar Merwedelijn, zeer beperkt deel wiel)
A12-zone Oost	Ca. 200-400 (ca. 50/50 Merwedelijn / wiel)

N.B. Galecopperzoom per abuis in model met ambitieus mobiliteitsprofiel (B1). Daarom relatief groot effect OV-reizigers. Daardoor overschatting in varianten (inschatting max. 1-2k).

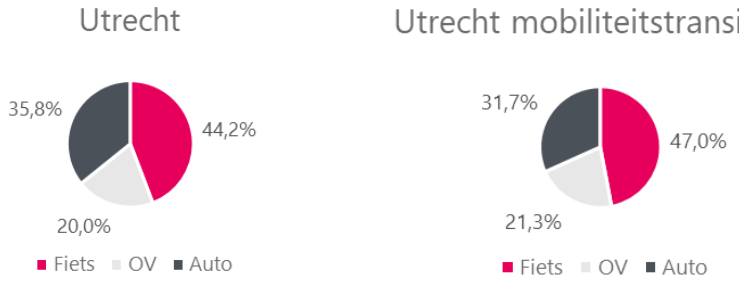
2. Mobiliteitstransitie knoppen
Drie varianten voor de mobiliteitstransitie:
1. Mobiliteitstransitie langzamer dan verwacht (cf. Basis-scenario): -2% in OV-reizigers
2. Mobiliteitstransitie cf. Mobiliteitsplan: +3% in OV-reizigers
3. Landelijke mobiliteitstransitie: +7% OV-reizigers Utrecht (-14% auto, +7% fiets), maar effecten verschillen sterk per OV-lijn:
    - Hoofdrailnet (in-/uitstappers Utrecht CS): +9%
    - Papendorp: +20%
    - Waterlinielijn-Zuid: -4%
    - Waterlinielijn-Noord: +3%
    - Merwedelijn: -2%

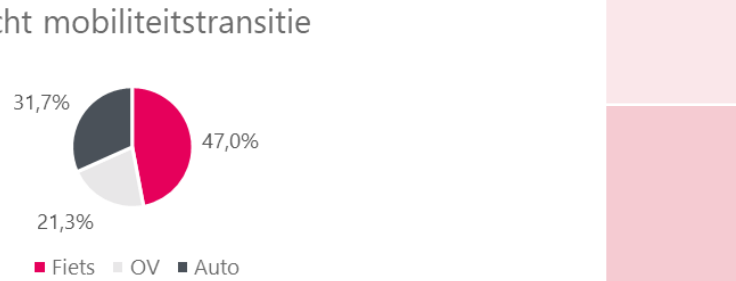
N.B. Voortschrijdend inzicht uit fase 3 leert dat effecten knop 2 ook per corridor grote verschillen kunnen vertonen, o.a. in relatie tot P+R.

3.1 Introductie knoppen (2/2)

Verklaringen voor verschillen OV-gebruik tussen lijnen / gebieden landelijke mobiliteitstransitie

1. Het gebruik van de P+R neemt af met ca. 40% (t.o.v. de basisvariant). Mensen reizen ook op grotere afstanden meer met OV (trein) door relatieve toename autokosten. Dit dempt het gebruik van de OV-lijnen naar de P+R locaties (parkeren op afstand).
2. Papendorp en USP zijn in sterke mate werkgebieden waar mensen die voorheen met de auto gaan, nu het OV pakken en vanaf CS de tram;
3. Voor woongebieden (waaronder Beurskwartier en Merwedekanaalzone) speelt een deels tegengesteld effect. Deel van de inwoners doen afstand van hun auto en fietsen naar Utrecht Centraal om daar verder met het OV te reizen.





3. Netwerkknoppen

Middels deze knoppen kunnen de volgende effecten inzichtelijk worden gemaakt:

1. Wat is het effect van extra halteringen/snelheden op de Merwedelijn/Waterlinielijn op het Utrechtse grondgebied?
2. Wat is het effect van andere snelheden of halteringen in Nieuwegein?
3. Wat is het effect van het aantakken van bussen op verschillende locaties (Westraven/Papendorp/A2-zone/Nieuwegein)?
4. Wat is het effect van een andere overstapskwaliteit?

Categorie	Knop
1. Mobiliteitstransitie	1: Beperkte mobiliteitstransitie (cf. basis-scenario Mobiliteitsplan)
	2: Voorziene mobiliteitstransitie (cf. stap 5 Mobiliteitsplan)
	3: Mega mobiliteitstransitie
2. Ruimtelijke ontwikkeling	4: Effect RO langs spaak: Merwedekanaalzone/ Beurskwartier
	5A: Effect RO langs wiel/spaak: A12-zone 5B: Effect RO langs wiel/spaak: A12-zone (ambitieus mobiliteitsprofiel)
	6A: Effect RO langs wiel: A12-zone-oost 6B: Effect RO langs wiel: A12-zone-oost (ambitieus mobiliteitsprofiel)
	7. Effect Rijnenburg (koppeling aan Papendorplijn)
	8. Effect Rijnenburg (koppeling aan wiel + spaak (Papendorplijn)
3. Netwerkkeuzen	9: Twee extra haltes Merwedelijn (Europalaan-Noord 2x ipv 1 + van Zijstweg)
	10 Extra halte Waterlinielijn gekoppeld aan A12-zone (t.h.v. Jumbo)
	11: Kortere reistijd Waterlinielijn (lightrail)
	12: Kortere reistijd Waterlinielijn (bus) (snellere route en/of trambonus voor HOV-buslijnen)
	13: Hogere overstapkwaliteit knopen (Westraven / Papendorp / Zeist / USP)
	14: Maximale kwaliteit SUNIJ-lijn (via huidige route)
	15: Geen versnelling in Nieuwegein

Overzicht: alle knoppen op een rij, bijlage E laat de resultaten in meer detail zien

3.2 Lessen voor de verschillende OV-lijnen (1/3)

Merwedelijn

1. Ruimtelijke ontwikkeling
De ruimtelijke ontwikkeling op de Merwedekanaalzone en Galecopperzoom zijn belangrijke knoppen (Stadseiland Zuid waarschijnlijk ook). A12-zone oost ook, maar in beperktere mate.

2. Mobiliteitstransitie
De mobiliteitstransitie heeft een relatief beperkt effect (ca. 3%). Hypothese is dat de Merwedelijn ook veel gebruikt wordt voor parkeren op afstand, waardoor het effect van de mobiliteitstransitie deels gecompenseerd wordt / verschuift van BTM-auto naar fiets-trein.

3. Keuzes in het netwerk
De snelheid van de Merwedelijn is belangrijk. Twee extra haltes en inpassing daarvan op maaiveld (versnelling van 2,5 minuut i.p.v. 4,5 minuut) zorgt voor een andere routekeuze voor 4,5k reizigers (-11%). Voor een deel verschuift deze naar de Waterlinielijn en naar de bus (verbinding met binnenstad Utrecht). Hogere snelheid van de Waterlinielijn heeft een relatief beperkt effect op de Merwedelijn.

Extra haltes leveren wel extra reizigers vanuit de Merwedekanaalzone op. Dit is ongeveer de helft van de reizigers die een andere route kiezen als gevolg van de langere rijtijd (ca. 2,2k). Tegelijkertijd betekenen deze extra haltes voor de andere 30k reizigers extra reistijd.

Hogere overstapskwaliteit zorgt voor meer reizigers op de Merwedelijn (ca. +1,5k, ca. 5%), voornamelijk uit ontsluitende bussen en deels van het hoofdspoor (intern Utrecht).

Waterlinielijn

1. Ruimtelijke ontwikkeling
Rijnenburg kan van grote invloed zijn op het gebruik van de Waterlinielijn (+6k, 55%). Dit wel bij een ambitieuze invulling van Rijnenburg (25k huishoudens, 12k arbeidsplaatsen, hoog stedelijk mobiliteitsmilieu, OV-verbinding naar wiel en spaak).

2. Mobiliteitstransitie
Mobiliteitstransitie heeft relatief beperkt effect op de Waterlinielijn. Richting de werklocatie USP groeit het OV-gebruik wel (beperkt), op het zuidelijke deel een kleine afname.

3. Keuzes in het netwerk
Snelheid van zowel de Merwedelijn (langzamer) als de Waterlinielijn (bus en tram) zijn hier belangrijk, en kunnen per stuk tot 15% extra reizigers opleveren. Hogere overstapskwaliteit zorgt voor meer reizigers op de Waterlinielijn (+500, ca. 5%), voornamelijk uit ontsluitende bussen en deels van het hoofdspoor (intern Utrecht).

Het noordelijk en zuidelijk deel van de Waterlinielijn laten een andere vervoerpotentie zien; er kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een vervoersbreuk.

Een stapeling van knoppen kan het gebruik van de Waterlinielijn voorbij het kantelpunt ‘kunnen’ brengen, richting het kantelpunt ‘moeten’.

3.2 Lessen voor de verschillende OV-lijnen (2/3)

Papendorplijn

1. Ruimtelijke ontwikkeling
Rijnenburg kan belangrijk zijn voor de Papendorplijn om lightrailwaardige aantallen te verkrijgen. Tegelijkertijd is Papendorp belangrijk voor Rijnenburg als spaakverbinding naar Utrecht CS en de binnenstad. Voor de Papendorplijn betekent Rijnenburg dat deze voldoende reizigers trekt voor een lightrailverbinding (door Rijnenburg ca. +15k). Het drukste trajectdeel bevindt zich ten zuiden van CS. Een frequentie van 8x per uur volstaat bij inzet van dubbele stellen (ca. 2k reizigers in het maatgevende uur + richting).

2. Mobiliteitstransitie
De landelijke mobiliteitstransitie heeft op de Papendorplijn wel een relatief groot effect (ca. +2k reizigers, +20%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat het meer een werklocatie is, die bovendien goed bereikbaar is per auto. Door de relatieve toename in autokosten wordt de auto minder aantrekkelijk. Daarnaast wordt de Papendorplijn minder voor parkeren op afstand gebruikt dan bv. de Merwedelijn.

3. Keuzes in het netwerk
Hogere overstapkwaliteit van de knopen (waar de overstap tussen tram en bus wordt gefaciliteerd) is ook belangrijk voor de Papendorplijn, en kan tot ca. 10% extra reizigers op de Papendorplijn opleveren (deels uit bv. lijn 28 en ontsluitende buslijnen).

SUNIJ-lijn

3. Keuzes in het netwerk
In plaats van de Merwedelijn kan ook versnelling van de huidige SUNIJ-lijn (tussen Westraven – CS) zorgen voor een grote groei in gebruik. In een maximale variant (met minder haltes, ongelijkvloerse kruisingen en snelle ondergrondse passage van Utrecht CS) kan het aantal reizigers met de helft toenemen (ca. +7,5k). Hiervan is ruim de helft afkomstig van de route via de Europalaan, en iets minder dan de helft van de Waterlinielijn. Op de Europalaan blijft dan nog 14.000 reizigers over (tegen het kantelpunt kunnen aan). De snellere SUNIJ – Uithoflijn concurreert dus ook met de Waterlinielijn. Dit betreft waarschijnlijk reizigers ten zuiden van Nieuwegein Stadscentrum, die via de SUNIJ-lijn een rechtstreekse verbinding hebben en met de Waterlinielijn een overstap. Een goede overstapmogelijkheid op Westraven kan dit effect compenseren.

In de basisvarianten is uitgegaan van een versnelling van de SUNIJ-lijn op Nieuwegeins grondgebied, door een combinatie van het overslaan van haltes en realisatie van ongelijkvloerse kruisingen. Deze versnelling levert per saldo meer reizigers op voor de SUNIJ/Merwedelijn dan zonder versnelling (maar met behoud van de haltes).

3.2 Lessen voor de verschillende OV-lijnen (3/3)

Lunetten-Koningsweg

1. Ruimtelijke ontwikkeling
Rijnenburg als RO-knop heeft relatief weinig effect op het aantal reizigers op Lunetten-Koningsweg (ca. +0,5%). Een groot deel van de extra reizigers op het wiel gaat dus niet het hoofdspoor op bij Lunetten-Koningsweg, maar gaat naar het USP of bijvoorbeeld naar het ruimtelijk programma op Lunetten-Koningsweg zelf. Hierbij nog wel de notie dat er ook distributie-effecten op kunnen treden; door een ander ruimtelijk programma (in Rijnenburg) incl. ander netwerk kunnen de oorspronkelijke reizigers op Lunetten-Koningsweg ook een andere keuze maken (bv. een reiziger die eerst in de A12-zone werkte en via Lunetten-Koningsweg reisde, gaat nu werken in Rijnenburg en reist via CS). Dit vertroebeld het pure effect van Rijnenburg op de in-/uitstappers van Lunetten-Koningsweg.

2. Mobiliteitstransitie
Bij een minder snelle mobiliteitstransitie (cf. Basis-scenario Mobiliteitsplan i.p.v. Trend-scenario) daalt het aantal in-/uitstappers op station Lunetten-Koningsweg beperkt, met ca. 2%.

Bij de lokale mobiliteitstransitie zoals beoogd kan het aantal in-/uitstappers op Lunetten-Koningsweg beperkt verder stijgen met ca. 1%.

De landelijke mobiliteitstransitie heeft een relatief groot effect op het gebruik van station Lunetten-Koningsweg. Daar wordt een groei van +10% verwacht (+6,5k reizigers). Door de cordonheffing en de landelijk gelijkblijvende autokosten wordt het treingebruik relatief aantrekkelijker t.o.v. de auto. Op Utrecht Centraal is het effect ongeveer even groot (relatief gezien).

3. Keuzes in het netwerk
Het aantal reizigers hangt direct af van de keuzes in het netwerk, dit speelt met name op de Waterlinieverbinding. Op basis van de analyses blijkt dat het aantal reizigers evenredig toe.

3.3 De meest impactvolle knoppen

Op basis van de analyses met de knoppen zijn een aantal lessen te trekken:

1. Ruimtelijke ontwikkeling
De omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Utrecht is een 'gamechanger' voor het aantal reizigers binnen het netwerk.

2. Mobiliteitstransitie
Een mobiliteitstransitie zoals voorzien in het mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht in combinatie met landelijke maatregelen zorgt over het hele netwerk voor 7% extra OV-reizigers. Op specifieke tracédelen leiden deze beleidsambities echter voor forse effecten. Zo is op het tracé tussen Zeist en USP een lightrailwaarde te zien in reizigersaantallen bij een mobiliteitstransitie. Dit komt door de regionale P+R strategie waardoor veel automobilisten uit de regio aan de randen van de stad hun auto parkeren en verder met het openbaar vervoer naar de binnenstad reizen.

3. Keuzes in het netwerk
Op basis van het draaien van de knoppen in het netwerk zijn twee belangrijke knoppen te zien, namelijk:
1. De snelheid van een tracé is een sturende factor in routekeuze en daarmee aantrekkelijkheid van een OV-lijn. De Merwedelijn en Waterlinielijn zijn daarin deels communicerende vaten.
2. Investeringen in de overstapskwaliteit op knooppunten heeft een sterk positief effect op het aantal reizigers

4. Onderzoeksfase 3: *Hoe ziet de OV-vraag eruit in de periode tot 2040?*

Vanuit de stip op de horizon 2040 is de vraag: wanneer ‘kantelt’ het OV-systeem? Het gaat hier om kritische grenzen die worden bepaald door exploitatie- en capaciteitsknelpunten in het bus- en lightrailnetwerk. Dit is bepaald aan de hand van een aantal rekenvarianten

4.1 Backcasting vanaf eindbeeld naar eerste stap

Op basis van de bevindingen uit de basis netwerkvarianten (fase 1) en de knoppenanalyse (fase 2) zijn enkele hypotheses opgesteld over de fasering en eindvarianten, specifiek met betrekking tot de bedieningsstatus van Lunetten-Koningsweg, het profiel van de Waterlinielijn en het doortrekken van de Merwedelijn.

Door backcasting zijn bovengenoemde hypotheses getoetst. Dit betekent dat er begonnen is met de analyses van het eindbeeld (stap 1+2+3), er vervolgens een stap terug in de tijd wordt gezet naar de fasering (stap 1+2) en vervolgens nog een stap terug naar een eerdere fasering (stap 1). In totaal zijn hiervoor de volgende vijf rekenvarianten opgesteld:

Rekenvarianten 'stap 1+2+3' (eindbeelden)
1. Lightrail Merwedelijn en Waterlinielijn (effect gestapelde knoppen fase 2) – Gemiddeld RO-scenario (2040)
2. Lightrail Merwedelijn en Waterlinielijn (effect gestapelde knoppen fase 2) – Maximum RO-scenario (2040 maximaal)

Rekenvarianten 'stap 1+2' (fasering)
3. Lightrail Merwedelijn incl. binnenstadsas, Waterlinielijn cf. huidig – Gemiddeld RO-scenario (2040)

Rekenvarianten 'stap 1' (fasering)
4. Lightrail Merwedelijn tot CS, Waterlinielijn cf. huidig – RO-scenario passend bij ±2030
5. Lightrail Merwedelijn tot CS, Waterlinielijn als HOV-bus i.c.m. dubbel sprinterstation Lunetten-Koningsweg - RO-scenario passend bij ±2030

Daarnaast is met behulp van bovenstaande rekenvarianten onderzocht wat het effect is van een maximaal RO-scenario op de Waterlinielijn en de Papendorplijn, hoe groot de OV-schaalsprong is t.o.v. de huidige SUNIJ en wat de meerwaarde is van een dubbelstation sprinter in de eerste stap.

Een overzicht van de verschillen in RO uitgangspunten per variant zijn te vinden in bijlage E.

Leeswijzer
De netwerken, uitgangspunten, resultaten en lessen die getrokken zijn uit de vijf rekenvarianten zijn op de volgende pagina's uiteengezet. Beginnend bij de eindbeelden en terugwerkend tot stap 1 van de fasering. Specifiek is aandacht besteed aan welke kantelpunten de verschillen OV-systemen halen bij de eindbeelden en fasering.

Hierna volgen verdiepende analyses naar het gebruik van de stations, de modal split, het aantal reizigers en de exploitatiekosten van de eindbeeld- en faseringsvarianten.

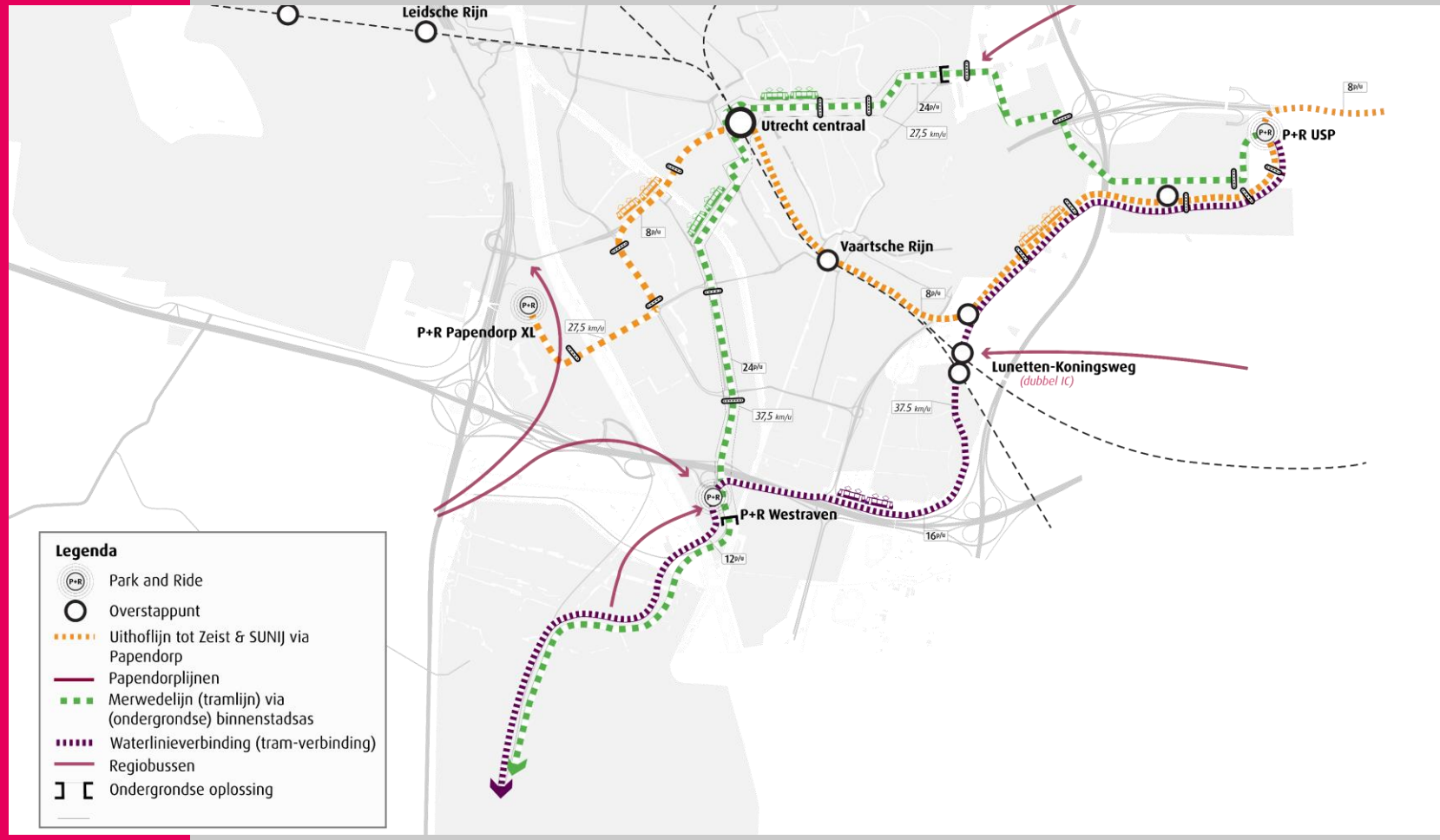
4.2 Resultaten rekenvarianten

4.2.1 Rekenvariant 1

Stap 1+2+3 (eindbeeld)

Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail

RO gemiddeld (2040)



4.2.1 Uitgangspunten rekenvariant 1

Rekenvariant 1: maximaal inzetten op beide verbindingen (eindbeeld)
Deze rekenvariant is grotendeels gelijk aan variant 3A uit fase 1, hierom zullen de resultaten en lessen vergeleken worden met deze basisnetwerkvariant. In het roze kader rechts staan ter volledigheid nogmaals de netwerk uitgangspunten van variant 3A.

Ruimtelijke ontwikkeling
Rekenvariant 1 heeft overeenkomstig met variant 3A een RO 2040 midden scenario (gemiddeld).

Knoppen
Ten opzichte van variant 3A verschilt rekenvariant 1 door het tegelijkertijd 'aanzetten' van de volgende knoppen uit fase 2:
- Snelle Waterlinielijn tussen A12 – LK (- USP)
- Volledige mobiliteitstransitie zoals beoogd (Uit Mobiliteitsplan: stap 5 trend-scenario)
- Hogere overstapkwaliteit knopen

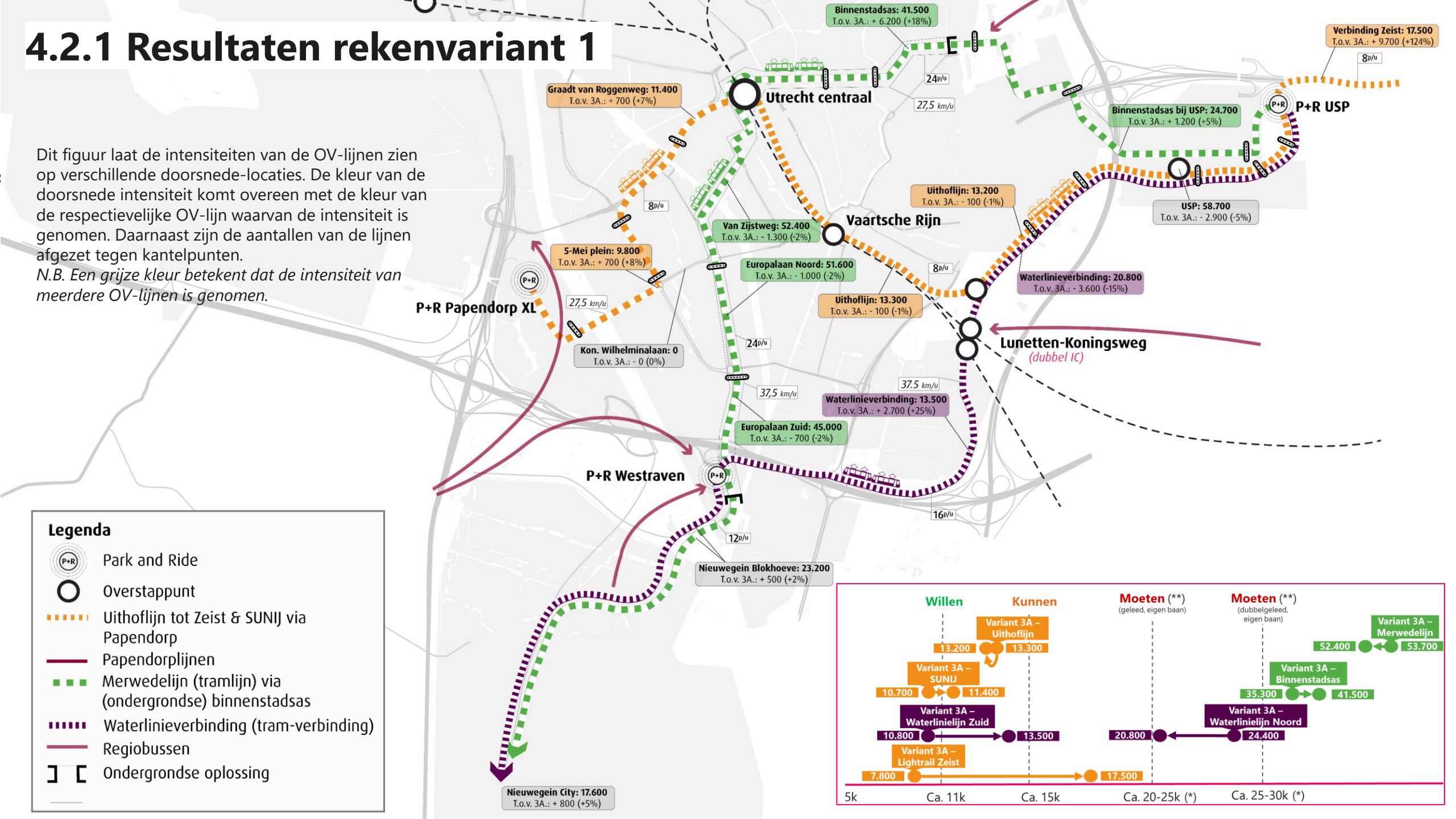
Inzichten uit deze variant
Effectbepaling van gecombineerde knoppen uit fase 2.

Variant 3A: balans tussen wiel- en spaakverbinding (met ondergrondse binnenstadsas)

- Hoogwaardige, regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Conform variant 1
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Conform variant 2
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Conform variant 2
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
  - Conform variant 1
- USP/Zeist: doorgetrokken Uithoflijn naar Zeist
  - Doorgetrokken lightrailverbinding naar Zeist. Bussen uit Zeist takken aan.
  - USP: twee tramtracés
  - Lagere frequentie Uithoflijn (8x/u i.v.m. binnenstadsas)
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

4.2.1 Resultaten rekenvariant 1

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



4.2.1 Lessen rekenvariant 1

Merwedelijn scoort vergelijkbaar met variant 3A
- Zeer beperkte afname (-1,3k t.o.v. 3A), waarschijnlijk door snellere Waterlinielijn
- Lightrail noodzakelijk (in deze netwerkopbouw)

Waterlinielijn-Zuid scoort beduidend beter dan in variant 3A (+25%)
- Stijging van ca. 11k naar ca. 13k. Daarmee valt de Waterlinielijn-Zuid nog onder 'Kunnen'.
- Stijging komt voort uit:
    - Hogere kwaliteit Waterlinielijn (iets sneller)
    - Extra halte A12-Oost
    - Hogere overstapkwaliteit knopen

Papendorplijn ca. 11,5k (+1k t.o.v. variant 3A).
- Uit fase 2 volgde al dat hogere overstapkwaliteit belangrijk is voor de lijn naar Papendorp. Dit wordt hier opnieuw bevestigd.

Utrecht CS daalt met 10k in- en uitstappers t.o.v. variant 3A tot 213k
- Deels verschuiving naar Waterlinielijn en IC Lunetten-Koningsweg. Overige daling nog niet verklaard. Mogelijk speelt de hogere overstapkwaliteit knopen een rol. Deze heeft betrekking op de overstap van- en naar tram. In fase 1 was gevonden dat er relatief veel reizigers zijn die reizen tussen Utrecht CS en Lunetten-Koningsweg. Als gevolg van de hogere overstapkwaliteit tram zullen dat er minder worden (UHL rijdt parallelle traject).

Intercitystation Lunetten Koningsweg stijgt met ca. 3k t.o.v. 3A tot ca. 70k In- en uitstappers
- Gevolg van hogere kwaliteit Waterlinielijn & Mobiliteitsplan stap 5

Nieuwegein: beperkte stijging tram (+0,5k t.o.v. 3A)
- Gevolg van (o.a.) hogere overstapkwaliteit knopen

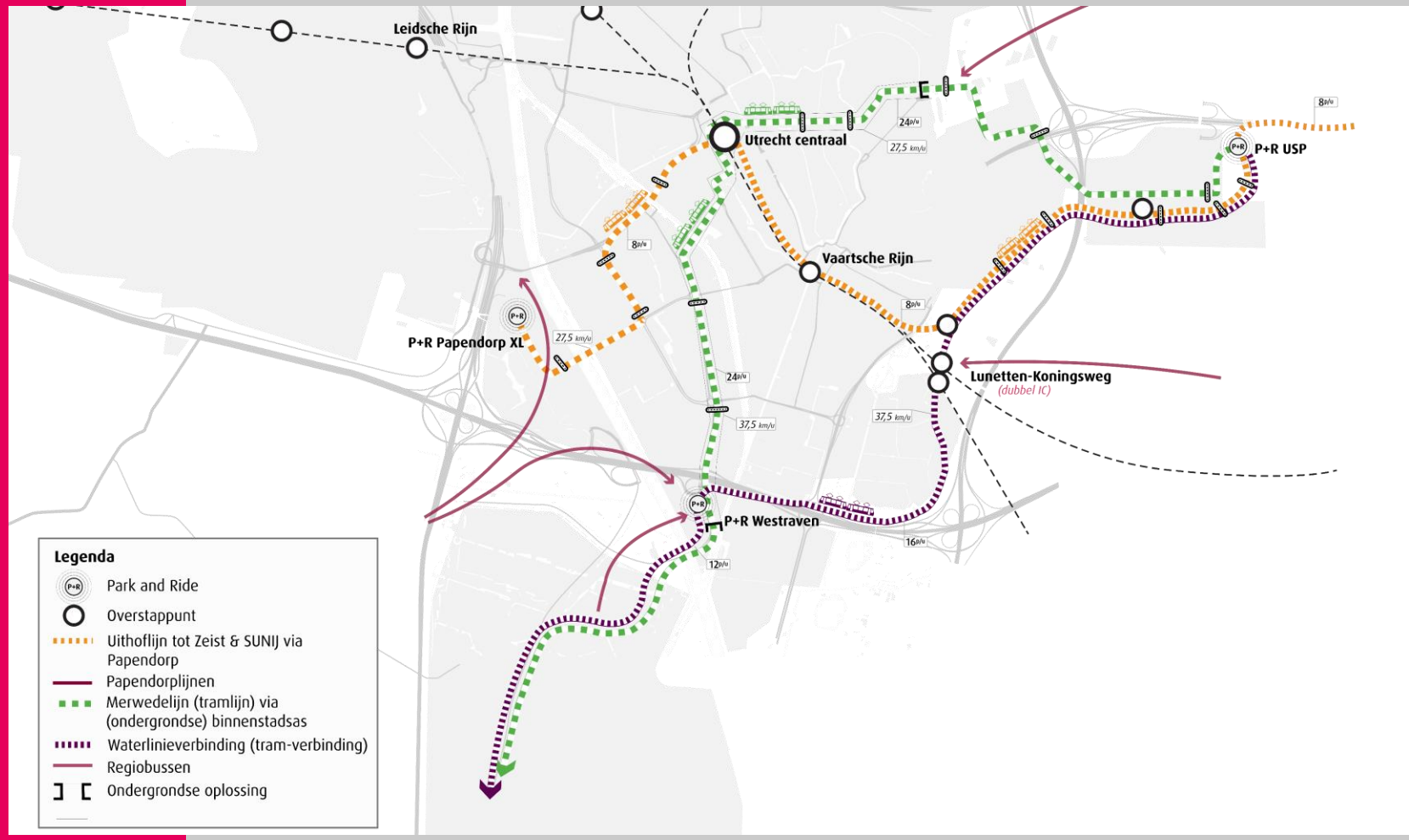
Forse stijging reizigers lightrail Zeist: van ca. 8k naar 17,5k t.o.v. 3A
- Het aantal reizigers in de doorgetrokken lightrail naar Zeist stijgt fors tot 17,5k. Dit zijn lightrailwaardige aantallen. Dit was zo ook te zien in de analyses van het Mobiliteitsplan
- In mobiliteitsplan (t/m stap 5) wordt fors ingezet op P+R-locaties buiten de stad, zoals Zeist Jordanlaan. Deze P+R-functie is goed voor ca. 6,5k OV-reizigers.
- De overige stijging wordt verklaard door de overige elementen van mobiliteitstransitie (autoluwere stad) en de hogere overstapkwaliteit knopen

4.2.2 Rekenvariant 2

Stap 1+2+3 (eindbeeld)

Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail

RO 2040 maximaal



4.2.2 Uitgangspunten rekenvariant 2

Rekenvariant 2: maximaal inzetten op beide verbindingen (eindbeeld)
Deze rekenvariant is grotendeels gelijk aan variant 3A uit fase 1, hierom zullen de resultaten en lessen vergeleken worden met deze basisnetwerkvariant. In het roze kader rechts staan ter volledigheid nogmaals de netwerk uitgangspunten van variant 3A.

Ruimtelijke ontwikkeling
Rekenvariant 2 heeft een RO 2040 maximum scenario, ten opzichte van variant 3A waarbij een RO 2040 midden scenario (gemiddeld) is gebruikt.

Knoppen
Ten opzichte van variant 3A verschilt rekenvariant 2 door het tegelijkertijd 'aanzetten' van de volgende knoppen uit fase 2:
- Snelle Waterlinielijn tussen A12 – LK (- USP)
- Volledige mobiliteitstransitie zoals beoogd (Uit Mobiliteitsplan: stap 5 trend-scenario)
- Hogere overstapkwaliteit knopen

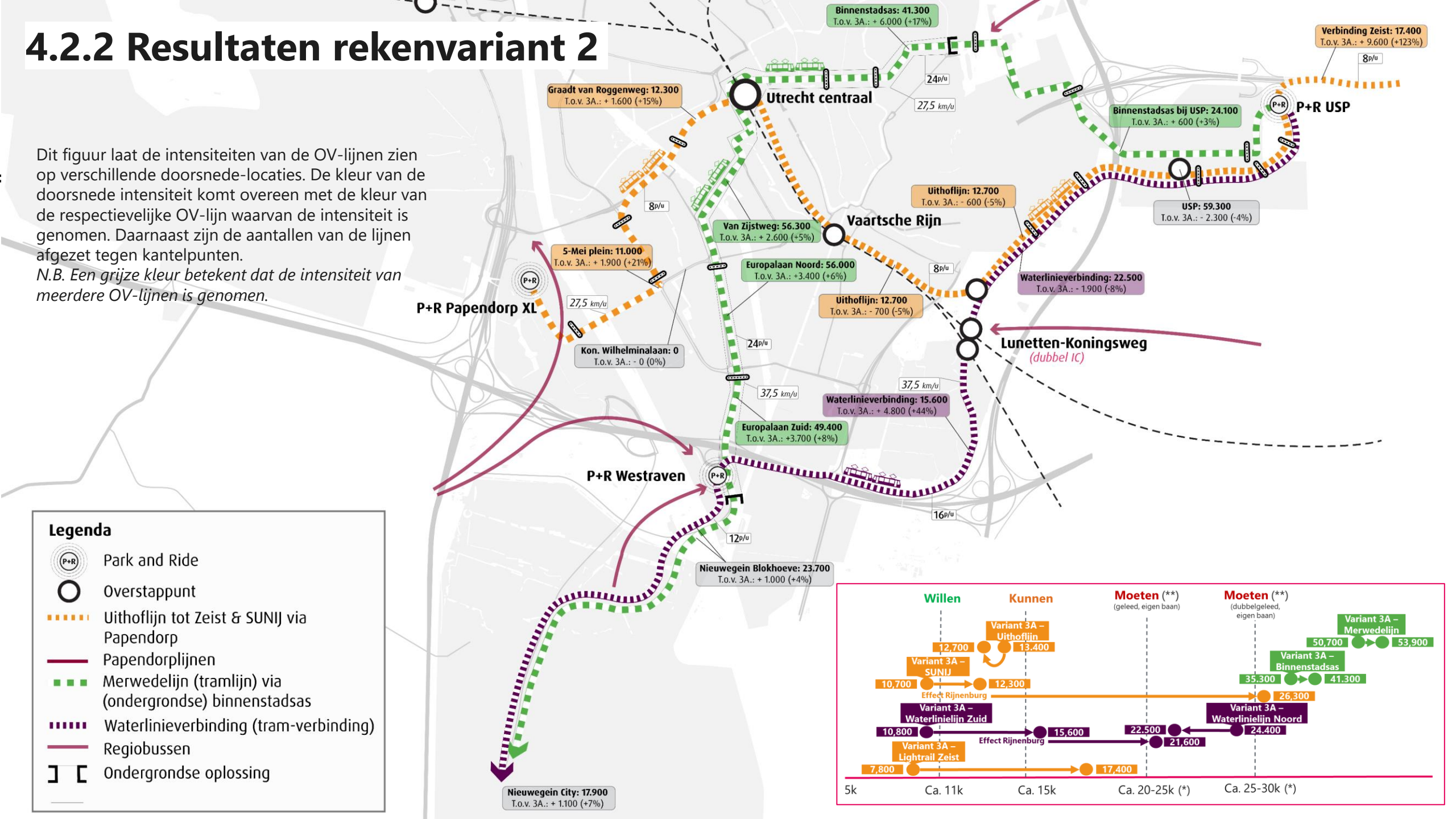
Inzichten uit deze variant
Effect van het maximale RO scenario.

Variant 3A: balans tussen wiel- en spaakverbinding (met ondergrondse binnenstadsas)

- Hoogwaardige, regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Conform variant 1
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Conform variant 2
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Conform variant 2
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
  - Conform variant 1
- USP/Zeist: doorgetrokken Uithoflijn naar Zeist
  - Doorgetrokken lightrailverbinding naar Zeist. Bussen uit Zeist takken aan.
  - USP: twee tramtracés
  - Lagere frequentie Uithoflijn (8x/u i.v.m. binnenstadsas)
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

4.2.2 Resultaten rekenvariant 2

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



4.2.2 Lessen rekenvariant 2

Het aantal reizigers op de Merwedelijn stijgt met 4k tot 56k (+5% t.o.v. rekenvariant 1)

Waterlinielijn stijgt met ca. 2k tot 15,5k (+15% t.o.v. rekenvariant 1).
- Hiermee ligt het aantal reizigers op de Waterlinielijn rondom / net over het kantelpunt 'Kunnen'

Papendorplijn stijgt met ca. 2k t.o.v. rekenvariant 1 naar 13,5k reizigers

Richting Nieuwegein en Zeist zijn de effecten van de extra RO minimaal (+ enkele honderden reizigers)

Het aantal in- en uitstappers Lunetten-Koningsweg stijgt relatief hard: +8k tot 78k (t.o.v. rekenvariant 1). Effect op CS veel kleiner: +3k tot 216k (t.o.v. rekenvariant 1)
- De extra ruimtelijke ontwikkeling in Lunetten-Koningsweg leidt logischerwijs tot meer gebruik van voornamelijk Lunetten-Koningsweg. Extra ruimtelijke ontwikkeling in de A12-zone draagt aan beide stations bij.

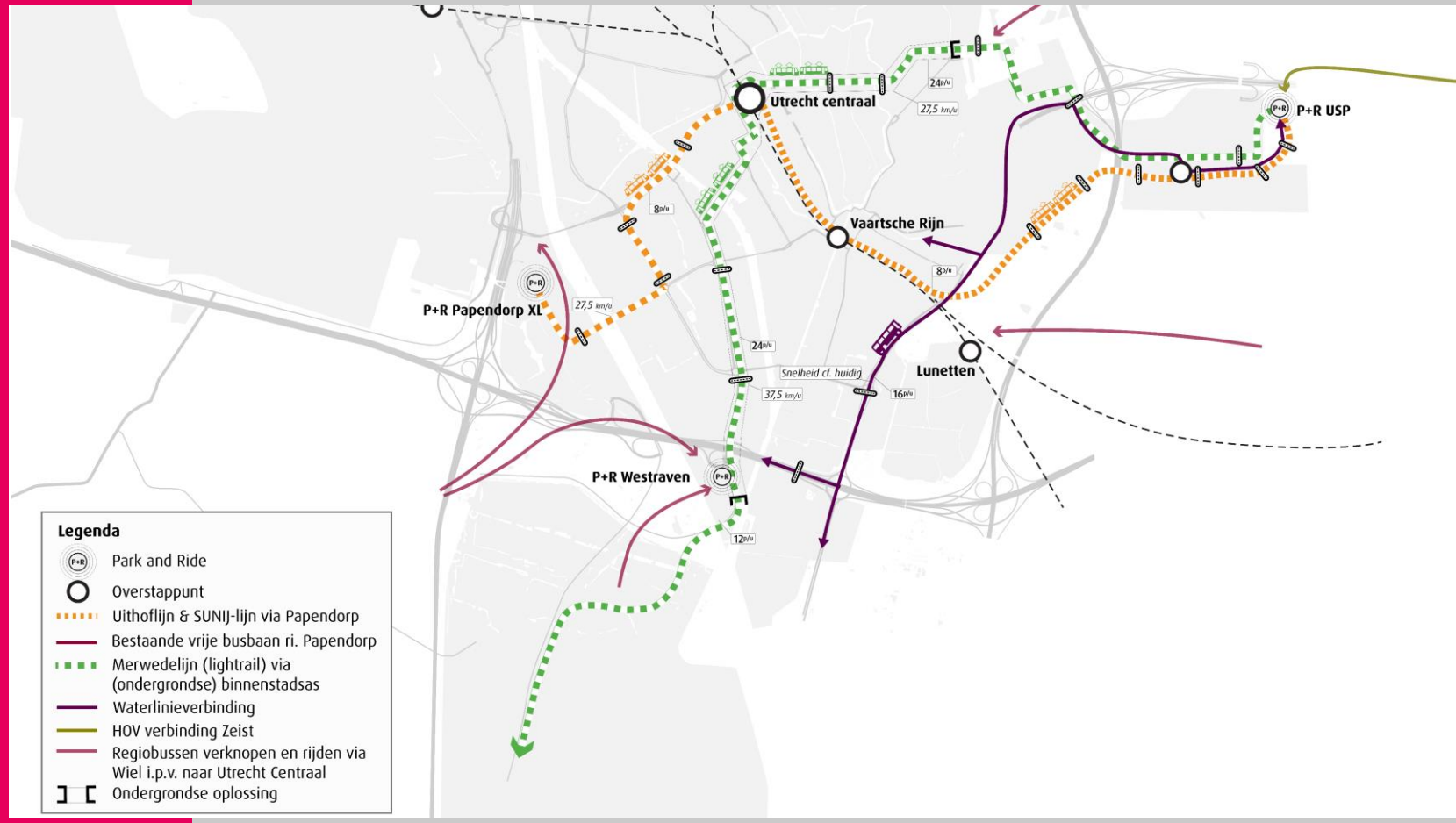
Tussentijdse conclusie 'eindbeeld'
1. Merwedelijn scoort robuust hoge reizigersaantallen
2. Waterlinielijn bij max. RO-scenario voorbij kantelpunt 'kunnen' (dit is nog excl. Rijnenburg)
3. Papendorplijn: bij max. RO-scenario net onder kantelpunt 'kunnen'
4. Mobiliteitstransitie conform mobiliteitsplan versterkt lightraillijnen (met name Zeist)

4.2.3 Rekenvariant 3

Stap 1+2 (fasering)

Lightrail Merwedelijn, Waterlinielijn cf. huidig

RO midden



4.2.3 Uitgangspunten rekenvariant 3

Rekenvariant 3: maximaal inzetten op Merwedelijn (stap 1+2)
Deze rekenvariant is grotendeels gelijk aan variant 1 uit fase 1, hierom zullen de resultaten en lessen vergeleken worden met deze basisnetwerkvariant. In het roze kader rechts staan ter volledigheid nogmaals de netwerk uitgangspunten van variant 1.

Ruimtelijke ontwikkeling
Rekenvariant 3 heeft overeenkomstig met variant 1 een RO 2040 midden scenario (gemiddeld).

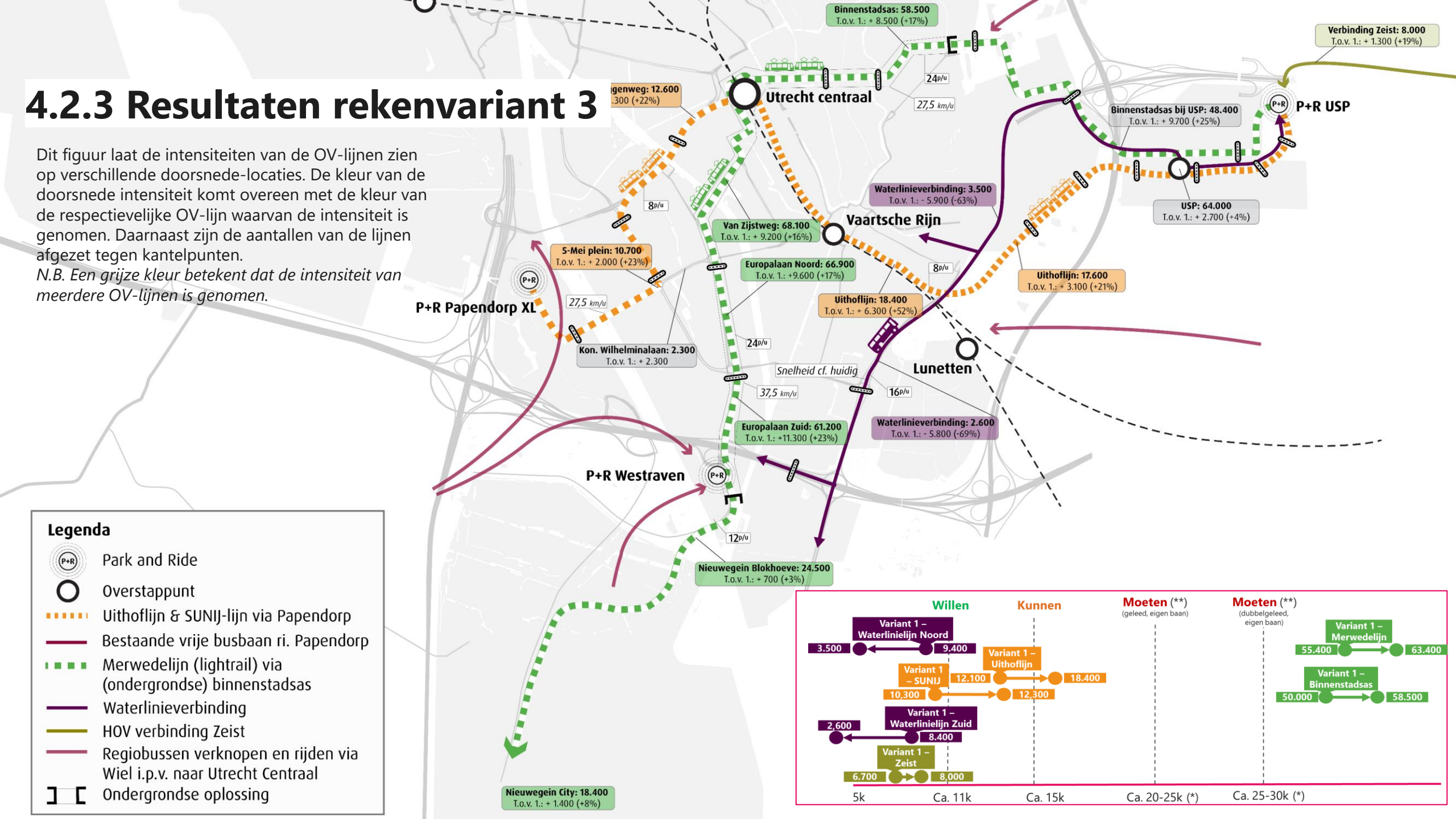
Verschillen
Ten opzichte van variant 1 verschilt rekenvariant 3 op de volgende onderdelen:
- Merwedelijn als snelle, ondergrondse lightrailverbinding A12 – CS – USP.
- Frequentie Uithoflijn verlaagd naar 8x/u i.v.m. binnenstadsas (wel versnelling door ongelijkvloerse kruisingen en minder haltes)
- Waterlinielijn nagenoeg conform huidig (via Waterlinieweg), geen Sprinterstation Koningsweg
- USP 2e HOV-busbaan
- Hogere overstapkwaliteit knopen, cf. mobiliteitsplan stap 1

Inzichten uit deze variant
Effect van het volledig inzetten op de Merwedelijn

Variant 1: maximaal inzetten op spaakverbinding
- Hoogwaardige, regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Ondergrondse lightrailverbinding (Nieuwegein / IJsselstein -) Westraven – CS – binnenstadsas (en door naar USP).
  - Hoge gemiddelde snelheid door grote halte-afstand en ondergronds tracé.
  - Door doorkoppeling (ondergronds) binnenstadsas geen bussen meer over binnenstadsas; bussen uit Zeist takken aan te USP.
  - Regionale bussen zuidwest takken (grotendeels) aan te Westraven.
- Waterlinielijn als HOV-busverbinding
  - Combinatie van regionale (USP-)bussen aangevuld met bussen A12-zone – LK – USP.
- Treinnetwerk: beperkte bediening Lunetten-Koningsweg
  - Sprinterstation Utrecht Lunetten-Koningsweg.
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
- USP/Zeist: nieuwe HOV-busbaan voor scheiding tram en bus
  - HOV-busbaan A28 richting Zeist. Bussen uit Zeist takken aan te USP.
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder in Nieuwegein en IJsselstein, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

4.2.3 Resultaten rekenvariant 3

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



Legenda

- Park and Ride
- Overstappunt
- Uithoflijn & SUNIJ-lijn via Papendorp
- Bestaande vrije busbaan ri. Papendorp
- Merwedelijn (lightrail) via (ondergrondse) binnenstadsas
- Waterlinieverbinding
- HOV verbinding Zeist
- Regiobussen verknopen en rijden via Wiel i.p.v. naar Utrecht Centraal
- Ondergrondse oplossing

4.2.3 Lessen rekenvariant 3

Bij volledig inzetten op Merwedelijn, stijgt het gebruik tot 69k reizigers
- Dit is vergelijkbaar met onderdelen van het Rotterdamse metronetwerk in 2040 (bv. Beurs – Marconiplein (-Schiedam))
- Bezetting is nog eens ca. 9k hoger dan in variant 1. Verklaringen zijn verschuiving vanaf Waterlinielijn en hogere overstapskwaliteit knopen.
- Bij deze reizigersaantallen is de restcapaciteit van een Merwedelijn bij een frequentie van 24x/u beperkt. In het drukste uur + richting is de gemiddelde bezettingsgraad in de voertuigen 91% van de inzetnorm.

Een deel van de reizigers is afkomstig van de Waterlinieweg. Daar is de bezetting ca. 3-4k
- Behoorlijk fors minder dan in variant 1 (ca. 6k) doordat de verbinding richting USP niet versneld wordt en geen station Koningsweg.

Gebruik Uithoflijn is iets hoger dan in variant 1, door geen station Koningsweg (gebruik ca. 18k reizigers)

Gebruik Utrecht CS stijgt met ca. 13k t.o.v. variant 1 (en ca. +10k t.o.v. referentie) tot 248k in- en uitstappers
- Stijging t.o.v. referentie volledig uit extra overstappers BTM-trein

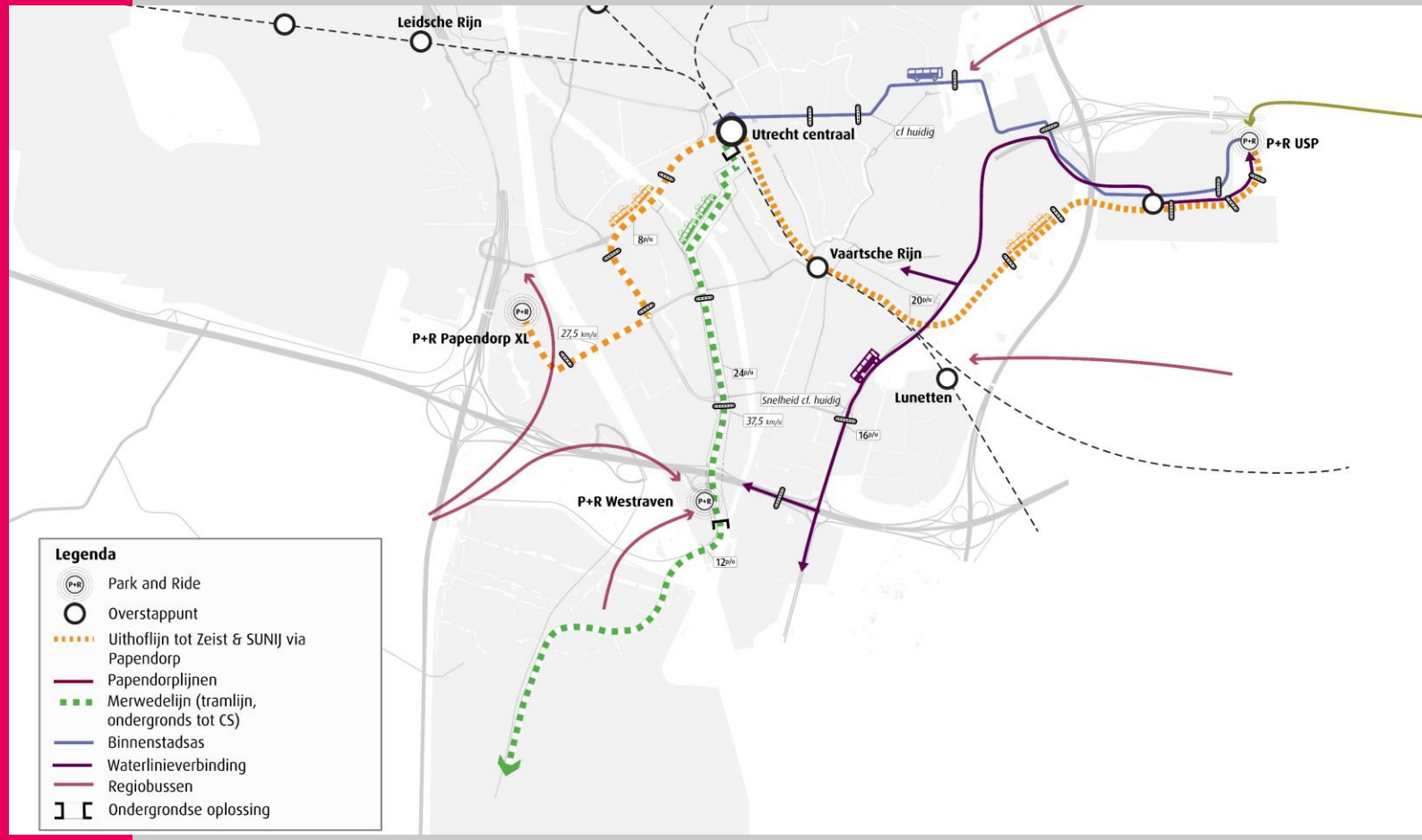
Papendorplijn stijgt relatief hard ten opzichte van variant 1 (+2k) tot 12,5k. Een deel van de verklaring zit bij de hogere overstapkwaliteit

4.2.4 Rekenvariant 4

Stap 1 (fasering)

Merwedelijn lightrail, Waterlinielijn cf. huidig, geen station Koningsweg

RO laag



4.2.4 Uitgangspunten rekenvariant 4

Rekenvariant 4: inzetten op Merwedelijn (faseringsvariant)
Deze rekenvariant is grotendeels gelijk aan variant 3B uit fase 1, hierom zullen de resultaten en lessen vergeleken worden met deze basisnetwerkvariant. In het roze kader rechts staan ter volledigheid nogmaals de netwerk uitgangspunten van variant 3B.

Ruimtelijke ontwikkeling
Rekenvariant 4 heeft een RO 2030 scenario, ten opzichte van variant 3B waarbij een RO 2040 midden scenario (gemiddeld) is gebruikt. Het RO 2030 scenario kenmerkt zich als het 2040 scenario, minus de A12-zone en Lunetten-Koningsweg.

Verschillen
Ten opzichte van variant 3B verschilt rekenvariant 4 op de volgende onderdelen:
- Merwedelijn als snelle, ondergrondse lightrailverbinding. Als eerste stap tot CS. Eindpunt westzijde CS.
- Waterlinielijn nagenoeg conform huidig (via Waterlinieweg), geen Sprinterstation Koningsweg
- Uithoflijn en USP intensiveren (hogere frequentie (20x/u), ongelijkvloerse kruisingen, minder haltes, 2e HOV-busbaan en HOV-busbaan naar Zeist)
- Hogere overstapkwaliteit knopen, mobiliteitsplan stap 1

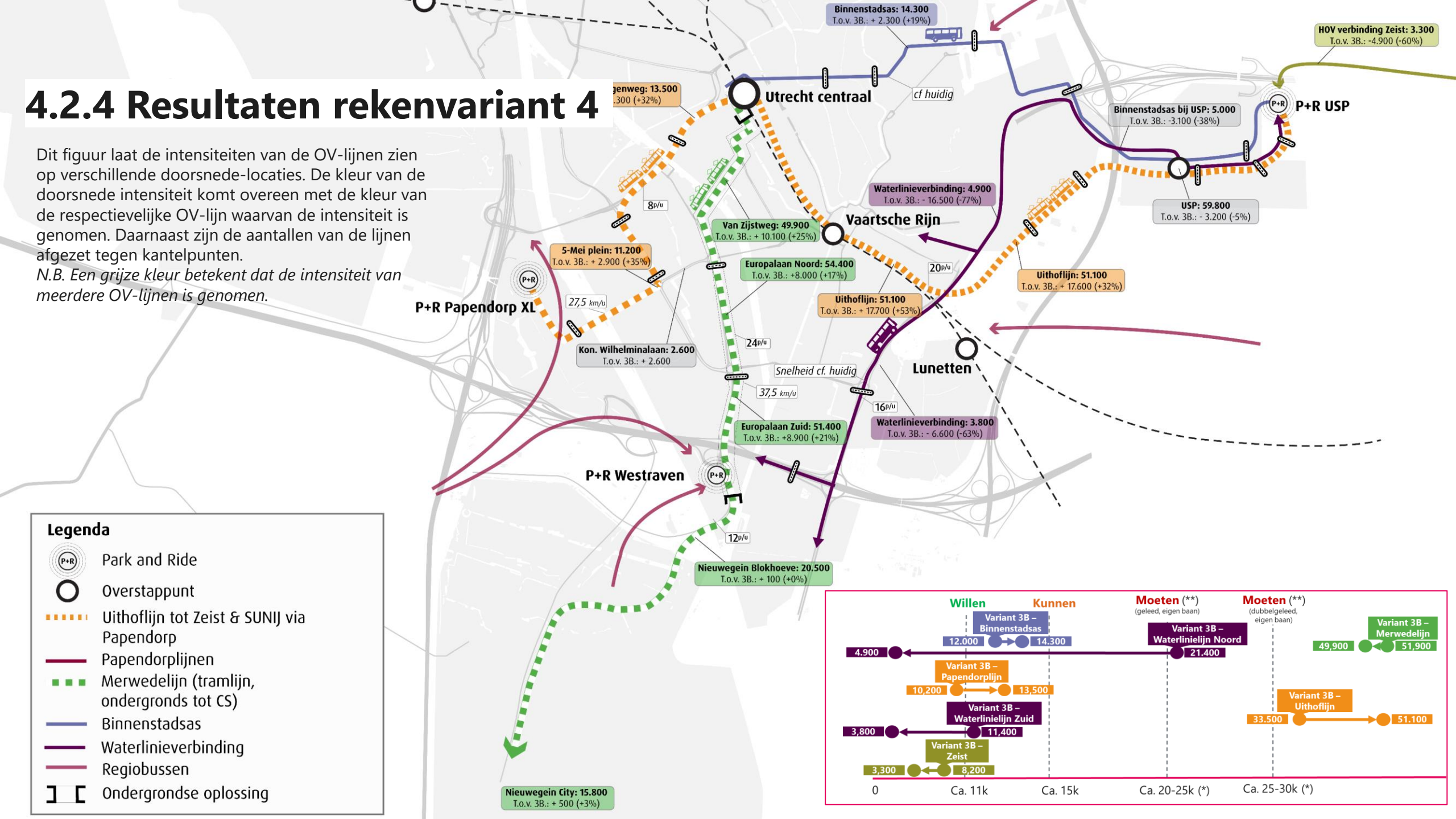
Inzichten uit deze variant
Effect van de RO 2030 en het inzetten op de Merwedelijn.

Variant 3B: balans tussen wiel- en spaakverbinding (zonder ondergrondse binnenstadsas)

- Hoogwaardige. regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Zonder doorkoppeling binnenstadsas
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Conform variant 2
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Conform variant 2
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
  - Conform variant 1
- USP/Zeist: doorgetrokken binnenstadstram naar Zeist
  - Conform variant 2
  - USP: twee tramtracés
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

4.2.4 Resultaten rekenvariant 4

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.
N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



4.2.4 Lessen rekenvariant 4

Merwedelijn ca. 50k reizigers

- Ca. 10k meer dan in variant 3B. Dit is het effect van de hogere overstapkwaliteit knopen (overstap van/naar/tussen tram is aantrekkelijker, daardoor hoger gebruik tram) en geen versterking van de Waterlinielijn (Waterlinielijn zoals huidig. In variant 3B heeft de Waterlinielijn ca. 10,5k reizigers). Deze 2 aspecten compenseren dus ruimschoots het effect van een lagere RO (minder huishoudens en arbeidsplaatsen in A12-zone). Op halte-niveau (halte Westraven) is het effect van de lagere RO wel te zien (ca. 4.500 minder in-/uitstappers uit de omgeving van Westraven).
- Merwedelijn zeker lightrailwaardig (en lightrail noodzakelijk in deze netwerkopbouw (aantakkende bussen)
- De gemiddelde bezetting van reizigers in het drukste uur + richting van de Merwedelijn is hoger dan de inzetnorm van de voertuigen (dubbele stellen - bezettingsgraad 102%). De frequentie van 16x/u in dit model is onvoldoende voor het aantal reizigers.

Gebruik Waterlinielijn beperkt. Ca. 4-5k.

- Bezetting iets lager dan in referentie. Logisch aangezien Waterlinielijn niet versterkt wordt en overig netwerk wel.

Papendorp tram: gebruik ca. +3k t.o.v. variant 3B. Ca. 13,5k reizigers.

- Toename t.o.v. variant 3B gevolg van hogere overstapkwaliteit knopen en distributie-effecten *(illustratief voorbeeld: deze rekenvariant gaat uit van minder arbeidsplaatsen in de A12-zone (ca. 7.500 minder t.o.v. 3b). De RO buiten Utrecht is constant gebleven. Een deel van de reizigers van buiten Utrecht die in Utrecht werken, gaan in variant 3b naar de A12-zone. Omdat het aantal arbeidsplaatsen in deze rekenvariant afneemt, gaan die reizigers in Papendorp werken).*

Uithoflijn stijgt fors in gebruik: 51k reizigers (+17k t.o.v. 3B, +8k t.o.v. referentie)

- Ten opzichte van 3B o.a. als gevolg van geen IC Koningsweg
- Ten opzichte van referentie zijn verklaringen:
    - Verbeterd spoornetwerk
    - Hogere overstapkwaliteit knopen,
    - Hogere frequentie
    - Kortere rijtijd (ongelijkvloerse kruisingen).
    - Distributie-effecten (andere bestemmingskeuze reizigers)
- Ten opzichte van referentie deels verschuiving van binnenstadsas (ca. 4k), door o.a. hogere overstapkwaliteit knopen, hogere frequentie en versnelling.
- Ondanks versterking van de Uithoflijn (20x/u) is er zeer beperkt restcapaciteit (gemiddelde bezettingsgraad van 93% in drukste uur + richting t.o.v. de inzetnorm). Hier is dus al uitgegaan van een hogere frequentie ten opzichte van de referentie, waarvoor maatregelen nodig zijn (bv. ongelijkvloerse kruisingen). Gegeven het feit dat de Uithoflijn sterker verspitst is dan het overig OV in Utrecht, is het mogelijk dat er binnen een deel van de ochtendspitsperiode capaciteitsknelpunten optreden (overvolle ritten en/of achterblijvende reizigers).

CS: ca. 242k in- en uitstappers

- Ca. +20k t.o.v. variant 3B (met IC Koningsweg en lightrail Waterlinielijn)
- Ca. +4k t.o.v. referentie. Door verbeterd spoornetwerk en/of sterke Merwedelijn.

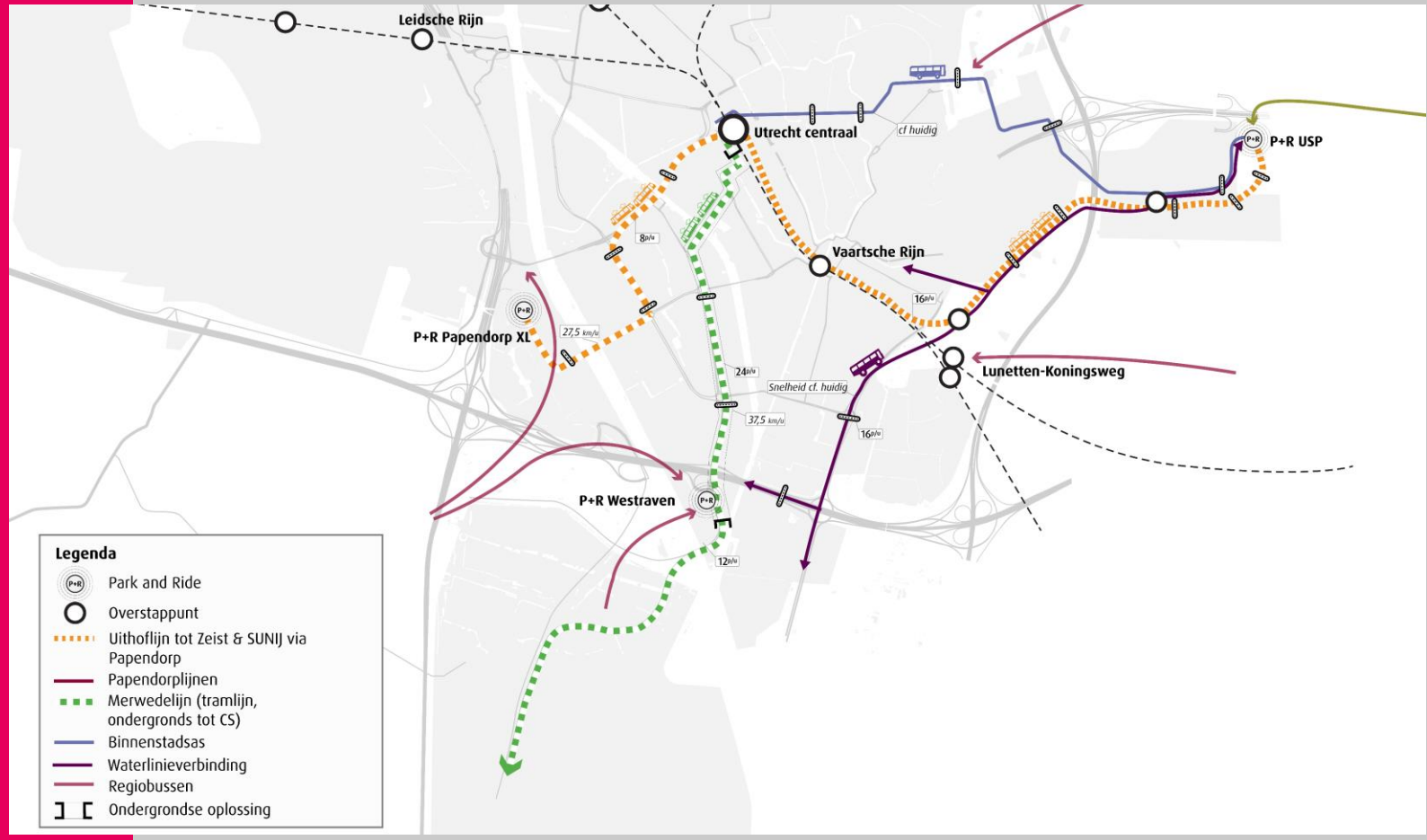
Lunetten: 9k in- en uitstappers

4.2.5 Rekenvariant 5

Stap 1 (fasering)

Merwedelijn lightrail, Waterlinielijn cf. huidig maar via LK, sprinterstation Koningsweg

RO laag



4.2.5 Uitgangspunten rekenvariant 5

Rekenvariant 5: inzetten op Merwedelijn en Waterlinielijn (faseringsvariant)
Deze rekenvariant is grotendeels gelijk aan variant 3B uit fase 1, hierom zullen de resultaten en lessen vergeleken worden met deze basisnetwerkvariant. In het roze kader rechts staan ter volledigheid nogmaals de netwerk uitgangspunten van variant 3B.

Ruimtelijke ontwikkeling
Rekenvariant 5 heeft een RO 2030 scenario, ten opzichte van variant 3B waarbij een RO 2040 midden scenario (gemiddeld) is gebruikt. Het RO 2030 scenario kenmerkt zich als het 2040 scenario, minus de A12-zone en Lunetten-Koningsweg.

Verschillen
Ten opzichte van variant 3B verschilt rekenvariant 4 op de volgende onderdelen:
- Merwedelijn als snelle, ondergrondse lightrailverbinding. Als eerste stap tot CS. Eindpunt westzijde CS.
- Waterlinielijn nagenoeg conform huidig (via Waterlinieweg), geen Sprinterstation Koningsweg
- Uithoflijn en USP intensiveren (hogere frequentie (20x/u), ongelijkvloerse kruisingen, minder haltes, 2e HOV-busbaan en HOV-busbaan naar Zeist)
- Hogere overstapkwaliteit knopen, mobiliteitsplan stap 1

Inzichten uit deze variant
Effect van de RO 2030 en het inzetten op de Merwedelijn.

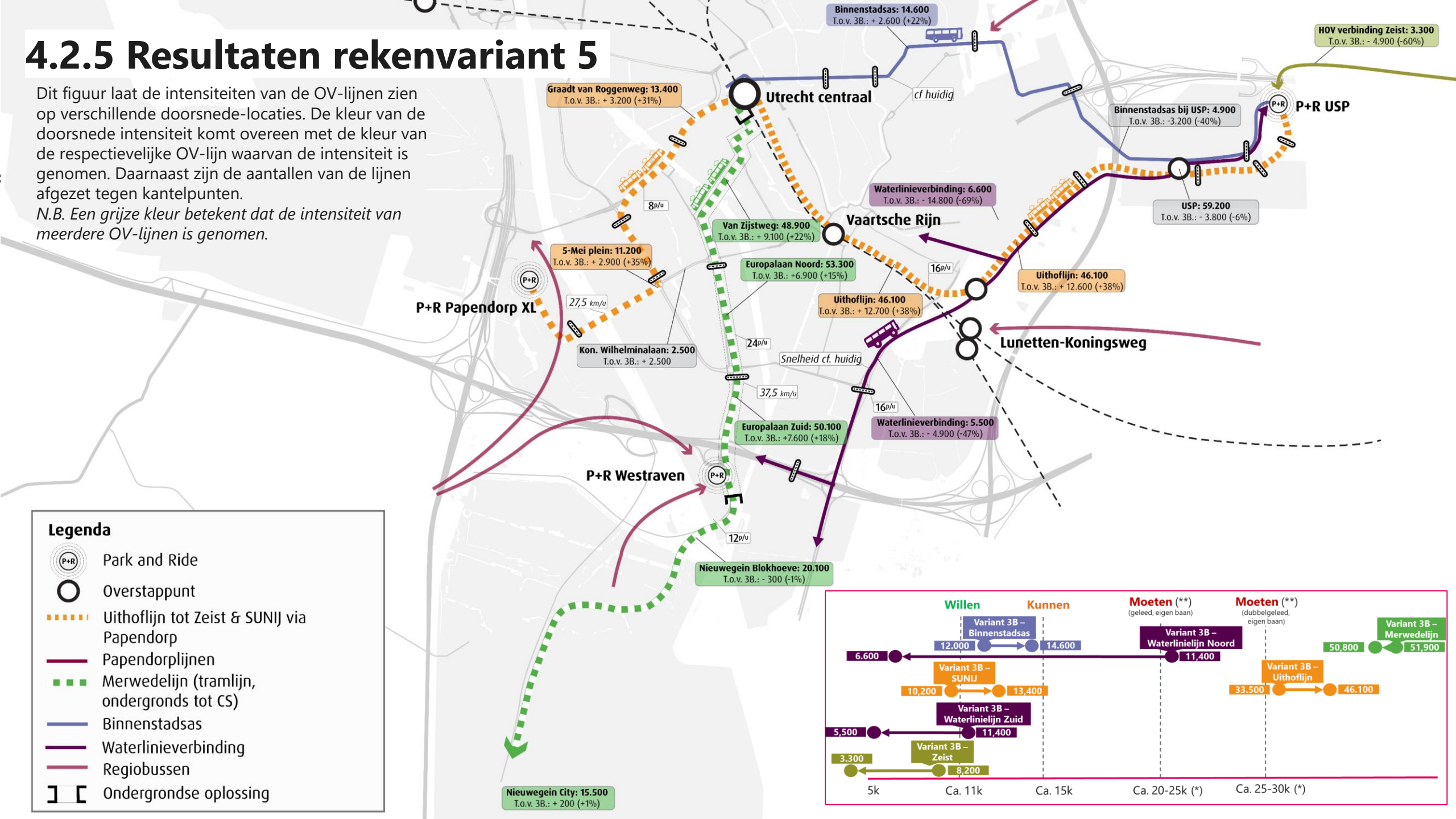
Variant 3B: balans tussen wiel- en spaakverbinding (zonder ondergrondse binnenstadsas)

- Hoogwaardige. regionale lightrailverbinding Merwedelijn
  - Zonder doorkoppeling binnenstadsas
- Waterlinielijn als lightrailverbinding (incl. verbinding Nieuwegein)
  - Conform variant 2
- Treinnetwerk: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
  - Conform variant 2
- Huidige SUNIJ-lijn vanaf 5 Mei plein naar Papendorp
  - Conform variant 1
- USP/Zeist: doorgetrokken binnenstadstram naar Zeist
  - Conform variant 2
  - USP: twee tramtracés
- Nieuwegein: forse versnelling tram
  - 5 haltes minder, 4 ongelijkvloerse kruisingen. Versnelling gelijk in alle varianten.

4.2.5 Resultaten rekenvariant 5

Dit figuur laat de intensiteiten van de OV-lijnen zien op verschillende doorsnede-locaties. De kleur van de doorsnede intensiteit komt overeen met de kleur van de respectievelijke OV-lijn waarvan de intensiteit is genomen. Daarnaast zijn de aantallen van de lijnen afgezet tegen kantelpunten.

N.B. Een grijze kleur betekent dat de intensiteit van meerdere OV-lijnen is genomen.



4.2.5 Lessen rekenvariant 5

Merwedelijn ca. 50k reizigers

- Ca. 10k meer dan in variant 3B. Dit is het effect van de hogere overstapkwaliteit knopen (overstap van/naar/tussen tram is aantrekkelijker, daardoor hoger gebruik tram) en geen versterking van de Waterlinielijn (Waterlinielijn zoals huidig. In variant 3B heeft de Waterlinielijn ca. 10,5k reizigers). Deze 2 aspecten compenseren dus ruimschoots het effect van een lagere RO (minder huishoudens en arbeidsplaatsen in A12-zone). Op halte-niveau (halte Westraven) is het effect van de lagere RO wel te zien (ca. 4.500 minder in-/uitstappers uit de omgeving van Westraven).
- Merwedelijn zeker lightrailwaardig (en lightrail noodzakelijk in deze netwerkopbouw (aantakkende bussen).
- Er is geen restcapaciteit in de Merwedelijn bij 16x/u in het drukste uur + richting (gemiddelde bezettingsgraad van 99% t.o.v. inzetnorm).

Waterlinielijn ca. 5,5k reizigers aan zuidzijde, ca. 6,5k aan noordzijde

Utrecht CS: ca. 240k in- en uitstappers

- Sprinterstation Koningsweg doet dus weinig voor ontlasting Utrecht CS.

Lunetten-Koningsweg: ca. 16k in- en uitstappers

- Sprinterstation Koningsweg is dus goed voor ca. 7k in- en uitstappers (bij Waterlinielijn richting A12-zone zoals huidig)

N.B. In variant 1 uit fase 1 is het aantal in- en uitstappers voor Lunetten-Koningsweg overschat wegens een modelomissie (ca. 40k daar).

Uithoflijn: 46k reizigers (+3k t.o.v. referentie 2040)

- Het gebruik van de Uithoflijn stijgt ten opzichte van de referentie 2040. Dit is het gevolg van de volgende aspecten:
  - Verbeterd spoornetwerk
  - Hogere overstapkwaliteit knopen
  - Kortere rijtijd (ongelijkvloerse kruisingen).
  - Distributie-effecten (andere bestemmingskeuze reizigers). Bijvoorbeeld, doordat er minder arbeidsplaatsen in Westraven / Papendorp zijn t.o.v. referentie, kiezen deze reizigers een andere bestemming (bv. het USP).
- Er is zeer beperkt restcapaciteit in de Uithoflijn (gemiddelde bezettingsgraad van 95% in drukste uur + richting t.o.v. de inzetnorm). Gegeven het feit dat de Uithoflijn sterker verspitst is dan het overig OV in Utrecht, is het mogelijk dat er binnen een deel van de ochtendspitsperiode capaciteitsknelpunten optreden (overvolle ritten en/of achterblijvende reizigers).

Papendorp tram: gebruik ca. +3k t.o.v. variant 3B. Ca. 13,5k reizigers.

- Toename t.o.v. variant 3B gevolg van hogere overstapkwaliteit knopen en distributie-effecten *(illustratief voorbeeld: deze rekenvariant gaat uit van minder arbeidsplaatsen in de A12-zone (ca. 7.500 minder t.o.v. 3b). De RO buiten Utrecht is constant gebleven. Een deel van de reizigers van buiten Utrecht die in Utrecht werken, gaan in variant 3b naar de A12-zone. Omdat het aantal arbeidsplaatsen in deze rekenvariant afneemt, gaan die reizigers in Papendorp werken).*

4.3.1
Effecten op gebruik stations

Inzoomen op stations:

- Utrecht CS
- Lunetten-Koningsweg
- Utrecht Vaartsche Rijn

4.3.1 Utrecht CS

In de figuur rechts zijn de effecten voor de in-/uitstappers en reizigersbewegingen Utrecht CS weergegeven. Ter vergelijking zijn de aantallen van basisvarianten 3A en 3B opgenomen.

In rekenvariant 1 is het aantal in-/uitstappers (213k) ca. 25k lager dan in de referentie (238k). Dit komt neer op een ontlasting van Utrecht CS van ca. 10%. Hierin is ook al meegenomen dat het aantal in-/uitstappers ten opzichte van de referentie stijgt als gevolg van een verbeterd treinnetwerk. Ten opzichte van variant 3A is het gebruik 10k in-/uitstappers lager. De ontlasting van Utrecht CS wordt gerealiseerd door:

- IC-station Lunetten-Koningsweg in combinatie met sterke Waterlinielijn
- Mogelijk mobiliteitsplan stap 5 en hoge overstapkwaliteit knopen (in tramnetwerk). Uit eerdere analyse bleek dat relatief veel reizigers reizen tussen Utrecht CS en Lunetten-Koningsweg. Door hoge overstapkwaliteit knopen in tramnetwerk reizen meer reizigers met de tram tussen CS en Lunetten-Koningsweg.

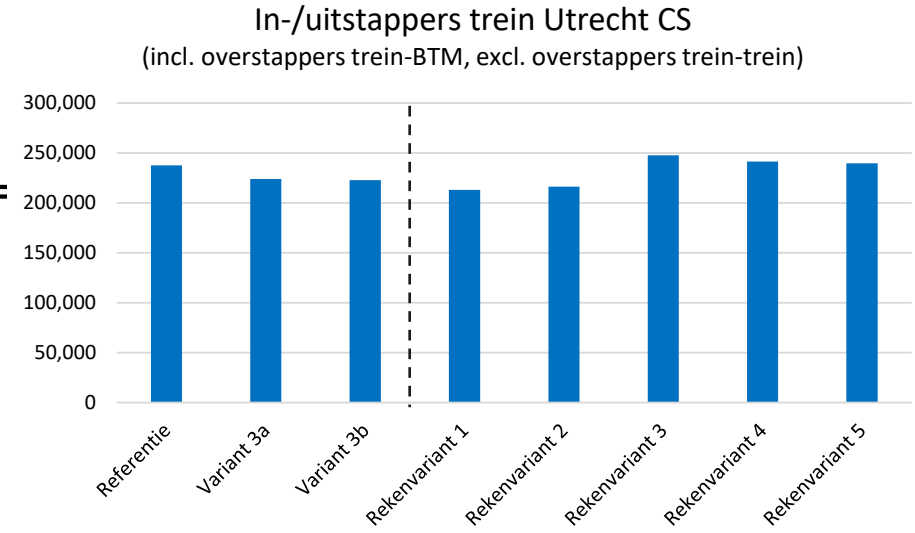
In rekenvariant 2 is het gebruik van Utrecht CS iets hoger door meer ruimtelijke ontwikkeling.

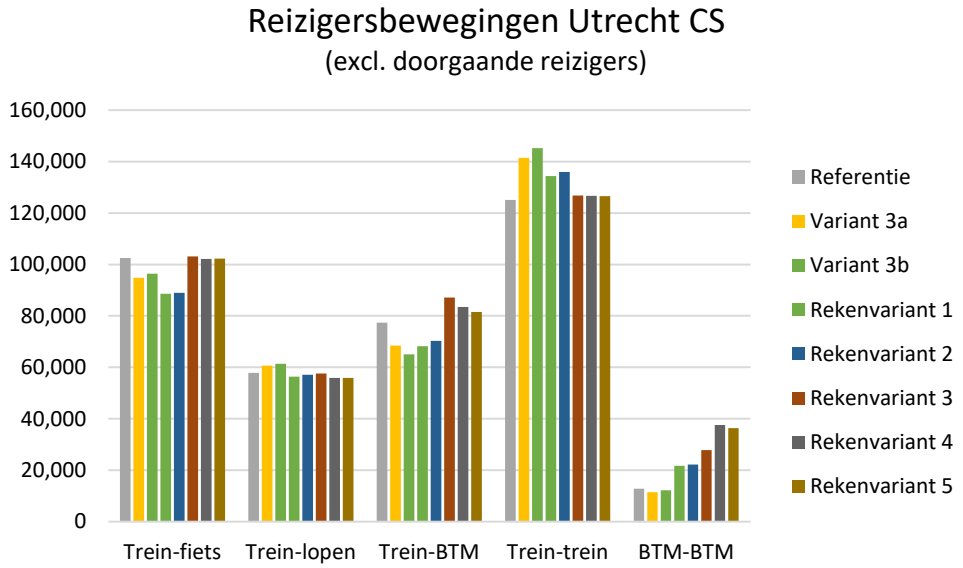
In rekenvariant 3 is een stijging van ca. 10k in-/uitstappers op Utrecht CS te zien, t.o.v. de referentie. Het totaal in-/uitstappers is hier ca. 248k. De stijging is het gevolg van versterking van de spaak (Merwedelijn) en verbeterd treinnetwerk.

Rekenvarianten 4 en 5 laten een kleine stijging zien van in-/uitstappers ten opzichte van de referentie (2-4k). Dit is het gevolg van de sterkere spaak en verbeterd treinnetwerk, ondanks de lagere RO binnen Utrecht.

Status Lunetten(-Koningsweg) in de verschillende varianten:

- Referentie: Geen Koningsweg (Sprinterstation Lunetten)
- Varianten 3A, 3B, rekenvariant 1 en 2: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
- Rekenvarianten 3 en 4: Geen Koningsweg (Sprinterstation Lunetten)
- Rekenvariant 5: Sprinterstation Lunetten-Koningsweg





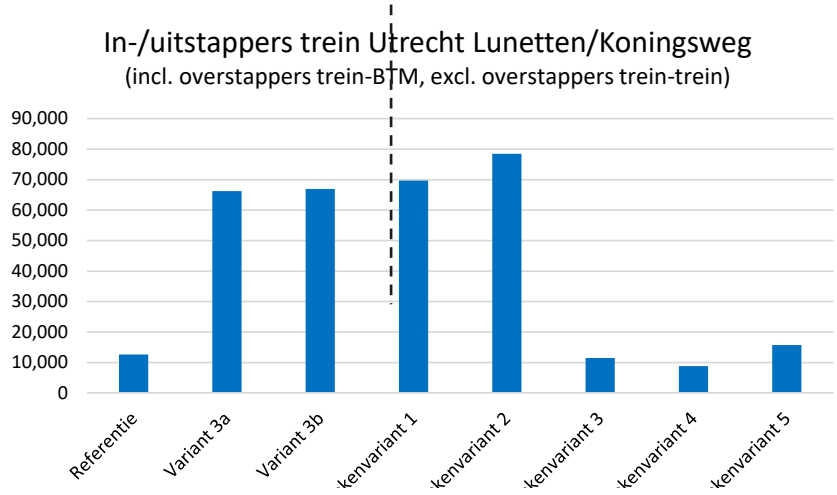
N.B. In de varianten is uitgegaan van een sterk verbeterd treinnetwerk (werknetwerk TBOV). Deze netwerkverbetering zorgt voor een stijging in in-/uitstappers op Utrecht CS van +5%. en overstappers trein-trein van +17% (bron: TBOV NWU)

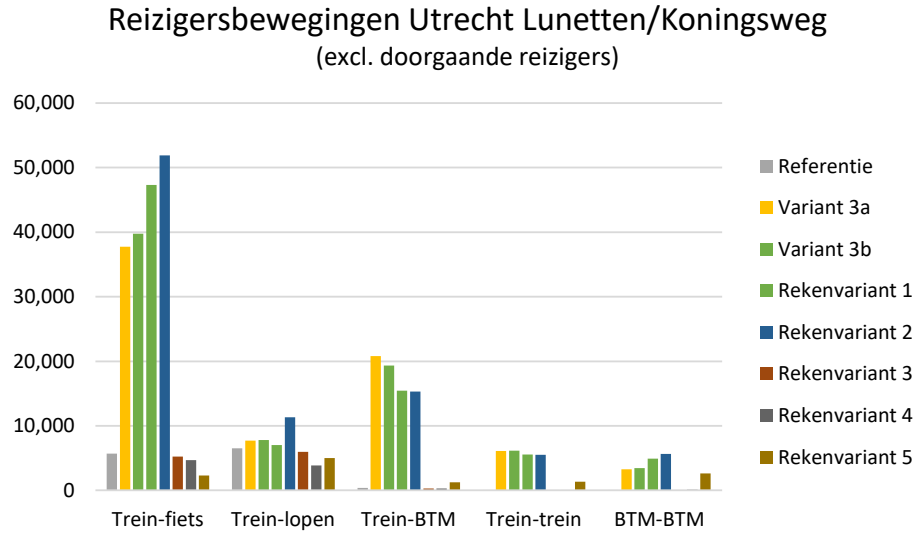
4.3.1 Utrecht Lunetten/Koningsweg

In de figuur aan de rechterzijde zijn de effecten voor wat betreft in-/uitstappers en reizigersbewegingen voor Utrecht Lunetten-Koningsweg weergegeven. Ter vergelijking zijn in de figuur ook de aantallen van varianten 3A en 3B uit de vorige fase opgenomen.

De varianten met een (dubbel-)IC-station Lunetten-Koningsweg (3A, 3B, rekenvarianten 1 & 2) trekken veel meer in-/uitstappers dan het dubbel Sprinterstation (rekenvariant 5). Het gaat om respectievelijk ca. 70k tegenover ca. 16k.

Status Lunetten(-Koningsweg) in de verschillende varianten:
- Referentie: Geen Koningsweg (Sprinterstation Lunetten)
- Varianten 3A, 3B, rekenvariant 1 en 2: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
- Rekenvarianten 3 en 4: Geen Koningsweg (Sprinterstation Lunetten)
- Rekenvariant 5: Sprinterstation Lunetten-Koningsweg





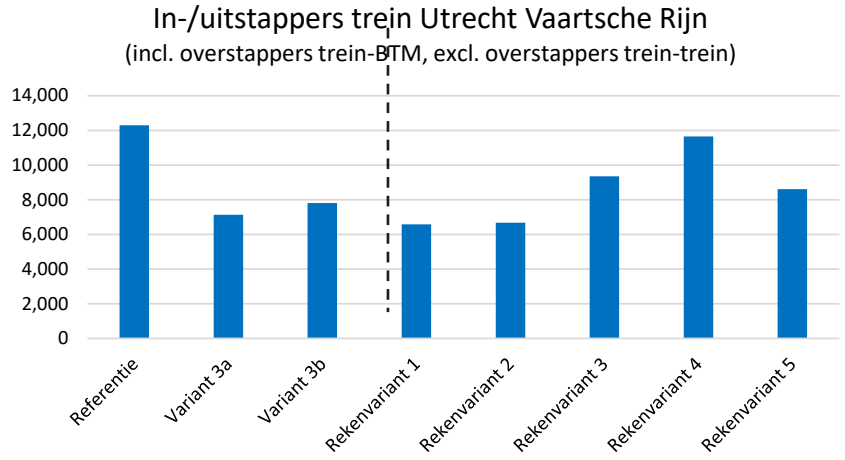
4.3.1 Utrecht Vaartsche Rijn

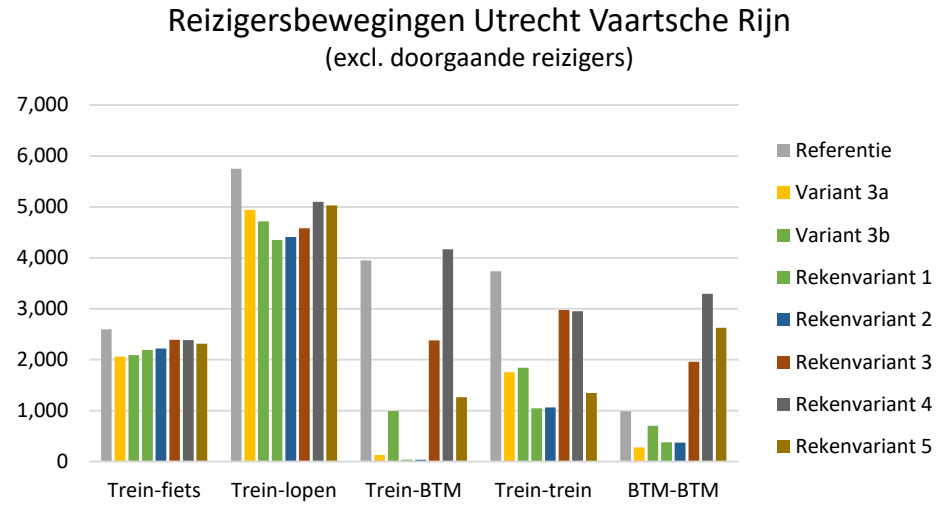
In de figuur aan de rechterzijde zijn de effecten voor wat betreft in-/uitstappers en reizigersbewegingen voor Utrecht Vaartsche Rijn weergegeven. Ter vergelijking zijn in de figuur ook de aantallen van varianten 3A en 3B uit de vorige fase opgenomen.

In de varianten met een (dubbel)IC-station Lunetten-Koningsweg (variant 3A, 3B en rekenvarianten 1 & 2) daalt het gebruik van Vaartsche Rijn tot ca. 7k in-/uitstappers (t.o.v. 12k in de referentie).

Ook in rekenvarianten 3 t/m 5 daalt het gebruik van Utrecht Vaartsche Rijn. Dit is waarschijnlijk het gevolg van versterking van de Merwedelijn, waardoor meer reizigers via Utrecht CS gaan reizen in plaats van Vaartsche Rijn. In rekenvariant 5 is de daling groter door het (dubbel) Sprinterstation Lunetten-Koningsweg.

Status Lunetten(-Koningsweg) in de verschillende varianten:
- Referentie: Geen Koningsweg (Sprinterstation Lunetten)
- Varianten 3A, 3B, rekenvariant 1 en 2: Intercitystation Lunetten-Koningsweg
- Rekenvarianten 3 en 4: Geen Koningsweg (Sprinterstation Lunetten)
- Rekenvariant 5: Sprinterstation Lunetten-Koningsweg





4.3.2 Effecten op modal split

- Utrecht Zuidwest
- Binnenstad
- Utrecht (stad)
- Nieuwegein

4.3.2 Effecten op modal split

Op de volgende pagina zijn de modal split effecten opgenomen voor de rekenvarianten uit onderzoeksfase 3, voor Utrecht Zuidwest, de binnenstad, Utrecht stad en Nieuwegein. Ter vergelijking zijn ook resultaten van enkele eerdere varianten opgenomen.

Utrecht Zuidwest en binnenstad
Wat opvalt in Zuidwest is de grote stijging van het aandeel fiets in rekenvarianten 1 en 2, en de grote daling van het aandeel auto. Dit lijkt het gevolg van de mobiliteitstransitie zoals in het mobiliteitsplan beoogd. In rekenvariant 4 en 5 is het omgekeerde te zien (daling in aandeel fiets, stijging in aandeel auto). Een verklaring zou kunnen zitten in het feit dat hier ten opzichte van de andere varianten minder RO in Utrecht Zuidwest zit, en dat de nieuwe RO door de mobiliteitsprofielen meer geënt is op fiets en OV. Tevens was de stijging van het autogebruik (maar vele malen kleiner) ook al te zien in variant 3b.

In de binnenstad is te zien dat de varianten met lightrail op de binnenstadsas een grotere stijging in aandeel OV laten zien. In rekenvarianten 1 en 2 wordt het aandeel auto kleiner door de mobiliteitstransitie zoals beoogd.

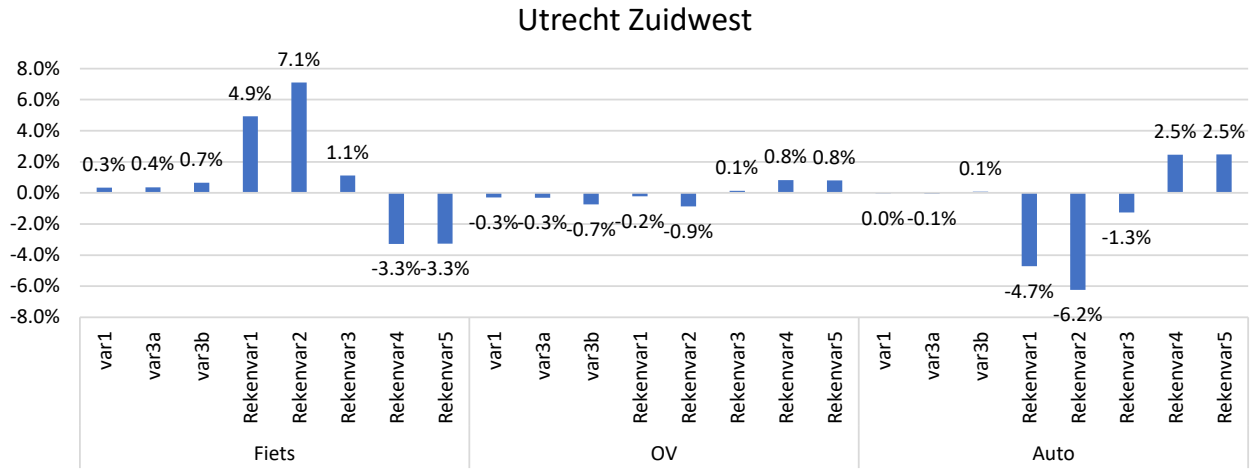
Utrecht en Nieuwegein
Ook hier is te zien dat in rekenvarianten 1 en 2 het aandeel fiets toeneemt, en het aandeel auto afneemt als gevolg van de mobiliteitstransitie als beoogd in het mobiliteitsplan. Deze effecten zijn nog groter in Nieuwegein, waar het aandeel auto tot wel 12%-punt afneemt in het maximale scenario. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een daling in het autogebruik in Nieuwegein-Noord en Laagraven. Mogelijk dat de mobiliteitstransitie cf. mobiliteitsplan daar het meeste effect heeft.

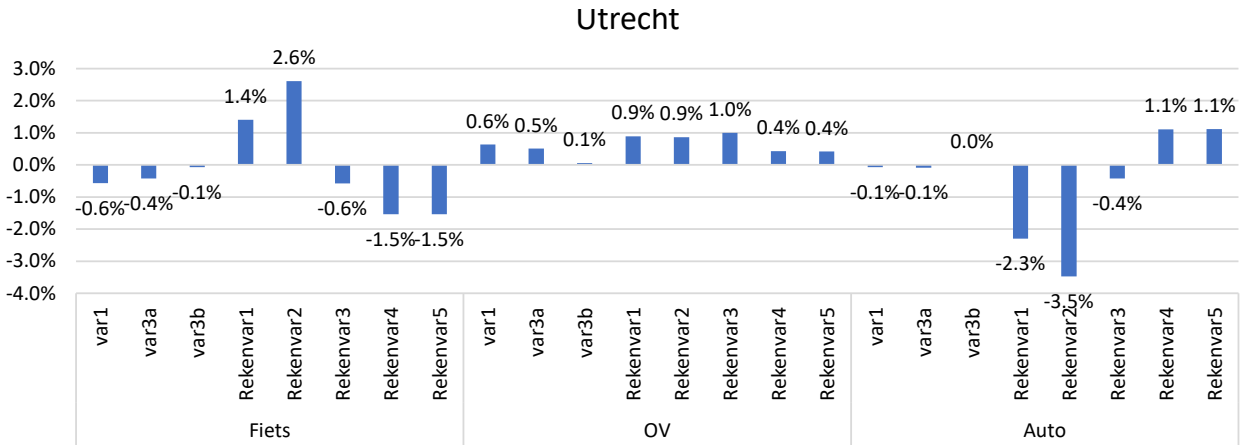
Netwerkuitgangspunten

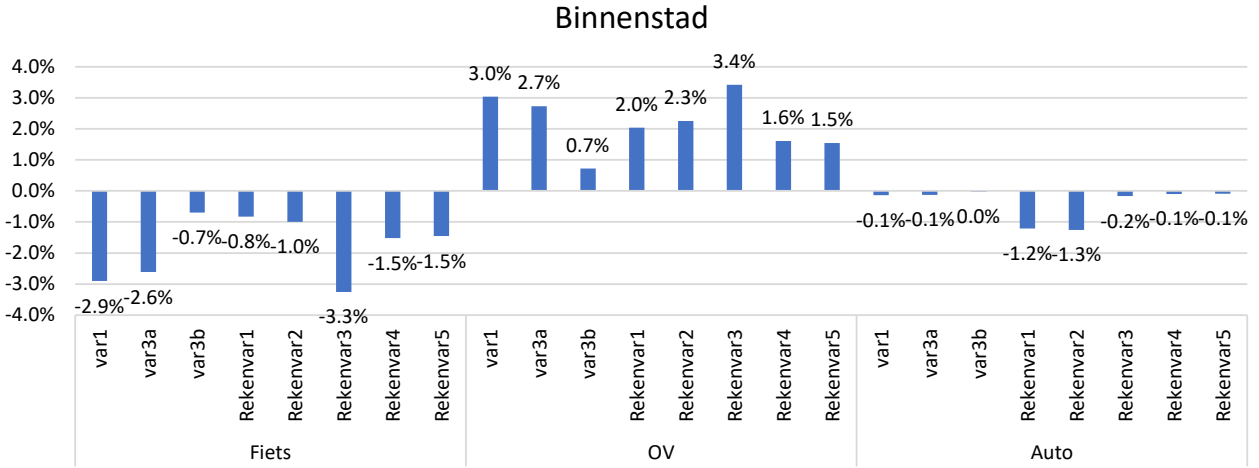
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

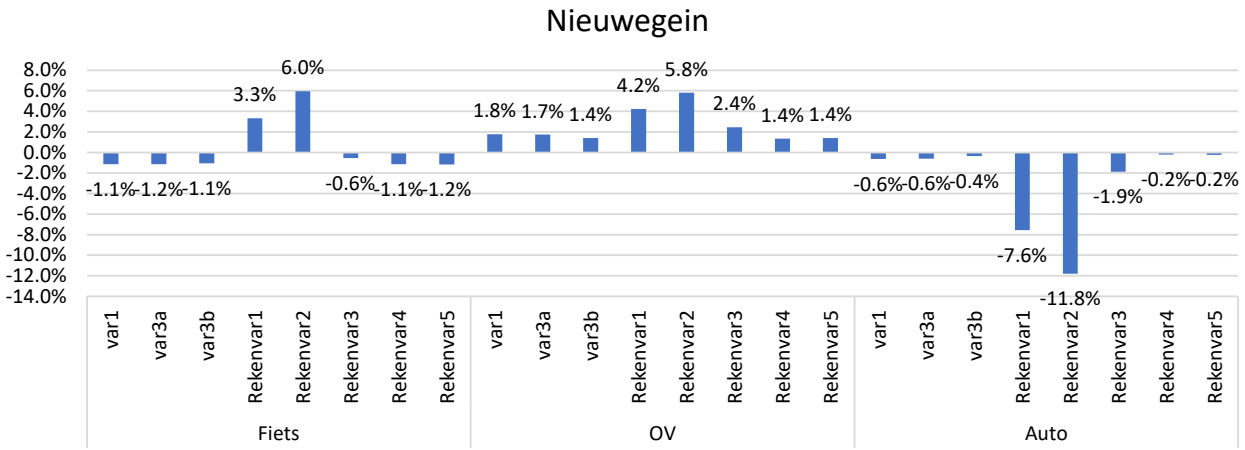
Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

4.3.2 Verandering in modal split in %-punten (t.o.v. referentie)









4.3.3
Effecten op aantal reizigers

- Utrecht Zuidwest
- Binnenstad
- Utrecht (stad)
- Nieuwegein

4.3.3 Effecten op aantal reizigers

Op de volgende pagina zijn de effecten op het aantal verplaatsingen opgenomen voor de rekenvarianten uit onderzoeksfase 3, voor Utrecht Zuidwest, de binnenstad, Utrecht stad en Nieuwegein. Ter vergelijking zijn ook resultaten van enkele eerdere varianten opgenomen.
Belangrijk om in ogenschouw te nemen bij deze cijfers is het RO-effect. Rekenvariant 2 kent een hogere RO-invulling dan de overige varianten. Rekenvarianten 4 en 5 kennen een lagere RO-invulling dan de overige varianten.

Utrecht Zuidwest en binnenstad
In rekenvarianten 1 en 2 is het effect van de mobiliteitstransitie als beoogd goed waarneembaar, met een grote stijging in aantal fietsers in specifiek Utrecht Zuidwest. In rekenvariant 3 is het aantal fietsers ook hoger dan in de voorgaande varianten. Waarschijnlijk zorgt de hogere overstapkwaliteit i.c.m. netwerkverbeteringen voor een verschuiving van auto naar OV

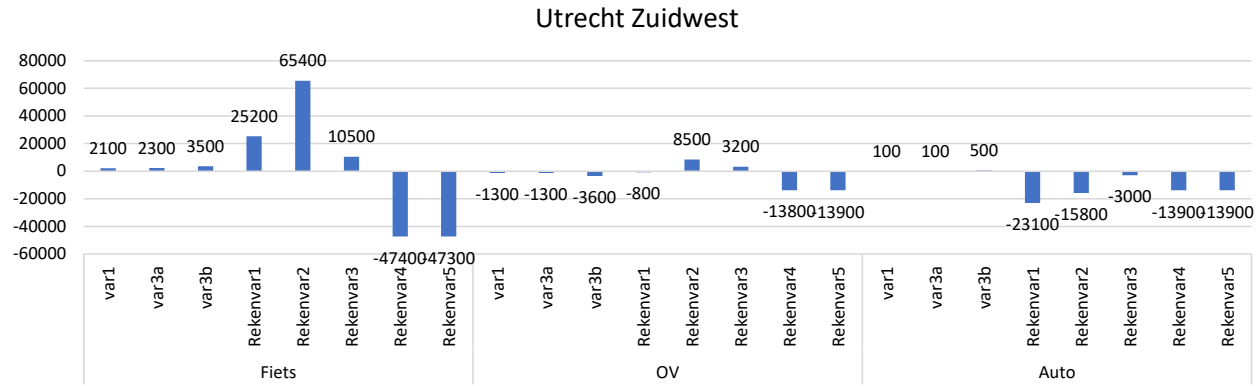
Utrecht en Nieuwegein
Ook op de schaal van Utrecht en Nieuwegein is het effect van de mobiliteitstransitie als beoogd (rekenvarianten 1 en 2), de hogere overstapkwaliteit knopen (rekenvariant 3) en de verschillen in RO (rekenvariant 2, 4 en 5) goed waarneembaar.

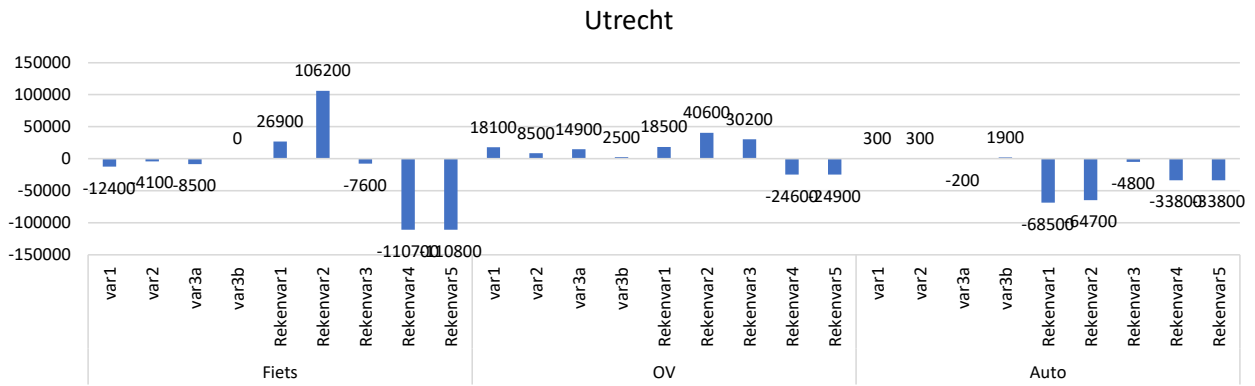
Netwerkuitgangspunten

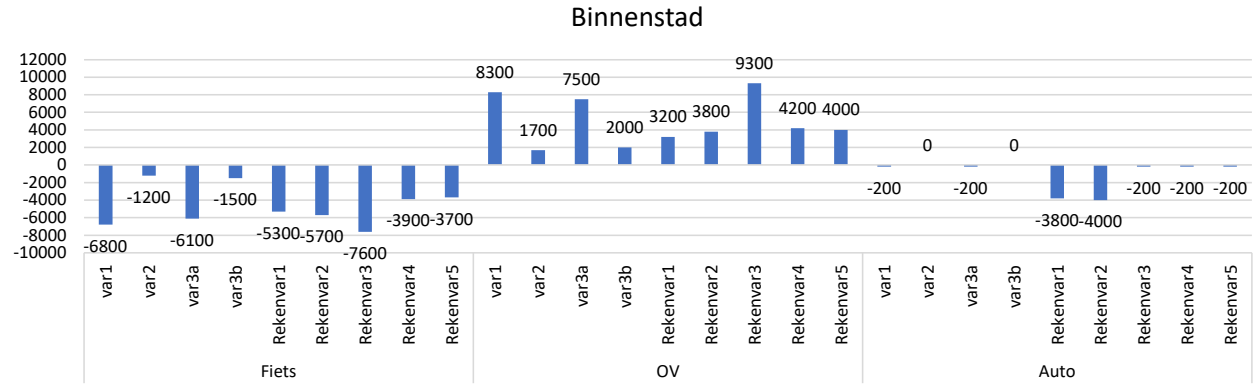
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

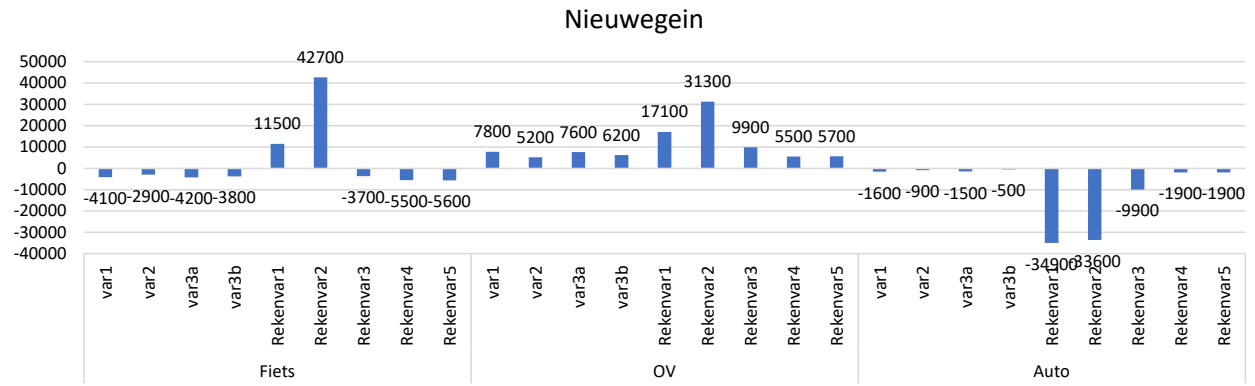
Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

4.3.3 Absolute verandering in aantal reizigers (t.o.v. referentie)









4.3.4 Exploitatie

4.3.4 Exploitatiekosten- en opbrengsten fase 3 (1/4)

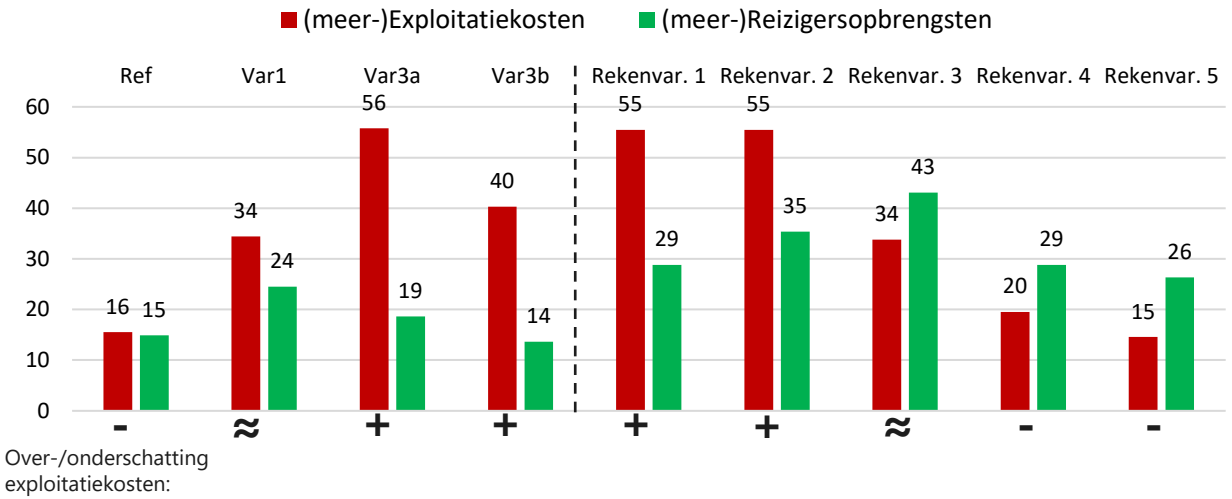
In de figuur rechts zijn de effecten met betrekking tot de exploitatiekosten en reizigersopbrengsten opgenomen (t.o.v. 2015) voor de rekenvarianten van fase 3. Ter vergelijking zijn ook enkele varianten uit fase 1 opgenomen.

Doel van deze analyse is om gevoel te krijgen bij de impact van keuzes op exploitatie, en voornamelijk bedoeld voor vergelijking van de varianten onderling. In deze kosten zijn geen beheer en onderhoudskosten opgenomen voor de traminfra. Daarnaast kan het mogelijk zijn dat groei ook exploitatiegevolgen heeft buiten het projectgebied. De meerkosten hiervan zijn niet opgenomen.

<u>Netwerkuitgangspunten</u>
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

Exploitatiekosten en reizigersopbrengsten BTM t.o.v. 2015
(per jaar, x € mln.)



Belangrijke kanttekening bij al deze cijfers is dat er geen / beperkte koppeling is gemaakt tussen de bezettingen en de capaciteitsinzet (frequenties). In sommige varianten zijn de exploitatiekosten overschat (in vergelijking met de aantallen reizigers), in andere varianten onderschat (onvoldoende capaciteit). Op basis van een capaciteitsanalyse (zie bijlage A) is een inschatting gedaan van de verhouding van ingezette capaciteit (op lightrail) t.o.v. reizigers, en het effect hiervan op de exploitatiekosten.

+: overschatting kosten
- : onderschatting kosten
≈: inzet ± passend bij vraag

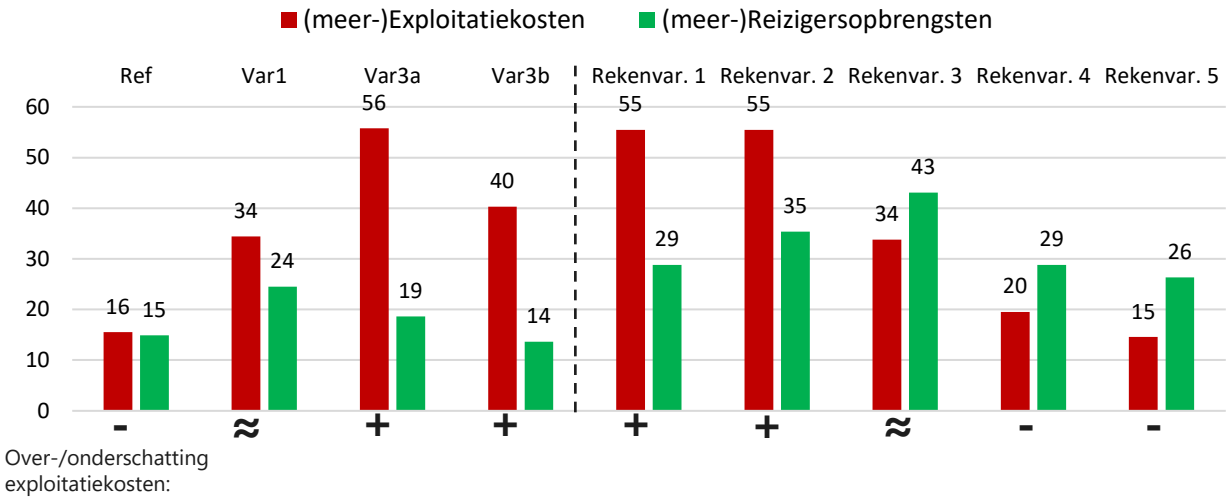
4.3.4 Exploitatiekosten- en opbrengsten fase 3 (2/4)

Bij rekenvarianten 1 en 2 is de toename wat betreft exploitatiekosten nagenoeg gelijk aan basisvariant 3A. Het verschil komt voort uit de iets snellere Waterlinielijn. Wat opvalt is dat de reizigersopbrengsten fors toenemen t.o.v. basisvariant 3A. Verklaringen hiervoor zijn het verbeterde netwerk, de hogere overstapkwaliteit knopen en toepassing van de mobiliteitstransitie conform het gemeentelijke mobiliteitsplan (stap 5 trend-scenario). Bij de resultaten viel bijvoorbeeld de veel hogere bezetting van de lightrail Zeist al op, als gevolg van P+R-gebruik. In rekenvariant 2 zijn de reizigersopbrengsten nog eens ruim 15% hoger door de hogere RO-vulling.

Netwerkuitgangspunten
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

Exploitatiekosten en reizigersopbrengsten BTM t.o.v. 2015
(per jaar, x € mln.)



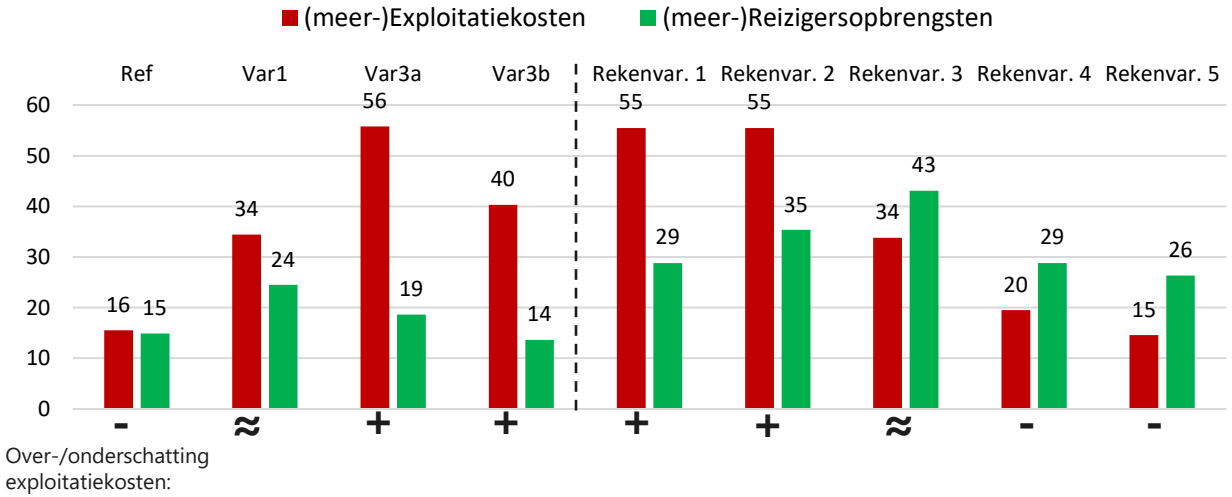
Over-/onderschatting exploitatiekosten:

4.3.4 Exploitatiekosten- en opbrengsten fase 3 (3/4)

In rekenvariant 3 zijn de meeropbrengsten hoger dan de meerkosten (t.o.v. 2015). Het netwerk is hier het meest vergelijkbaar met variant 1 – de exploitatiekosten zijn ook ongeveer gelijk. De reizigersopbrengsten zijn echter fors hoger. Hiervoor zijn een aantal verklaringen:

- Hogere overstapkwaliteit knopen. Hierdoor zijn reizigers eerder geneigd over te stappen en mogelijk een langere (maar snellere) route te nemen;
- Geen ontwikkeling Koningsweg. Hierdoor reizen reizigers meer via Utrecht CS en is de reisafstand binnen het BTM-netwerk langer. Het aantal kilometers per spoor kan zowel toe- als afnemen (vanuit het noorden waarschijnlijk toenemen, vanuit het zuiden en oosten afnemen). Hier speelt ook mee dat het gebruik van Koningsweg in variant 1 overschat werd (zie p. 54).

Exploitatiekosten en reizigersopbrengsten BTM t.o.v. 2015
(per jaar, x € mln.)



<u>Netwerkuitgangspunten</u>
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

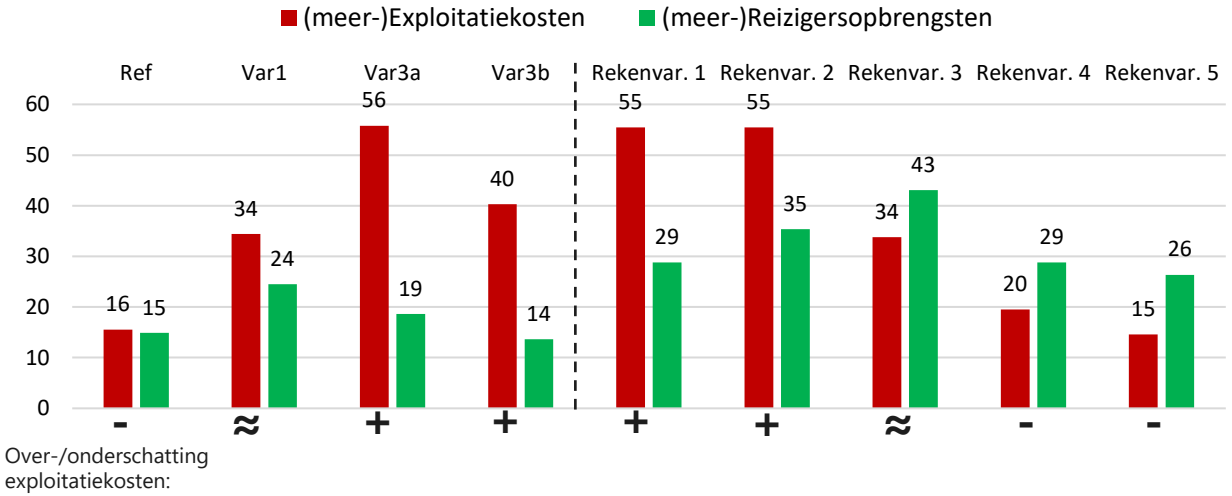
Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

4.3.4 Exploitatiekosten- en opbrengsten fase 3 (4/4)

Ook in rekenvarianten 4 en 5 zijn de meeropbrengsten hoger dan de meerkosten (t.o.v. 2015). Rekenvariant 4 lijkt deels op basisvariant 1 en basisvariant 3B. Ten opzichte van basisvariant 1 zijn de exploitatiekosten fors lager doordat de Merwedelijn niet doorgetrokken wordt onder de binnenstadsas. Ten opzichte van variant 3B zijn de exploitatiekosten fors lager doordat de Waterlinielijn nagenoeg conform huidig is (en dus geen lightrail zoals in variant 3B). De opbrengsten zijn hoger dan zowel basisvariant 1 als 3B. Verklaringen hiervoor zijn hetzelfde als voor variant 3 op de vorige pagina.

Rekenvariant 5 heeft iets lagere exploitatiekosten dan rekenvariant 4, doordat de Waterlinielijn een snellere verbinding naar het USP heeft (via Lunetten-Koningsweg i.p.v. Waterlinieweg – Rijnsweerd). De exploitatiekosten zijn ongeveer gelijk aan de referentie. De meerkosten van de Merwedelijn worden gecompenseerd door de versnelling in Nieuwegein, HOV-busbaan Zeist, aantakken van bussen in Utrecht Zuidwest en de kortere Waterlinielijn. De opbrengsten zijn ook lager (doch hoger dan de meerkosten) door de ontwikkeling van Sprinterstation Koningsweg. Hierdoor maken reizigers kortere reizen binnen het BTM-netwerk.

Exploitatiekosten en reizigersopbrengsten BTM t.o.v. 2015
(per jaar, x € mln.)



Netwerkuitgangspunten
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

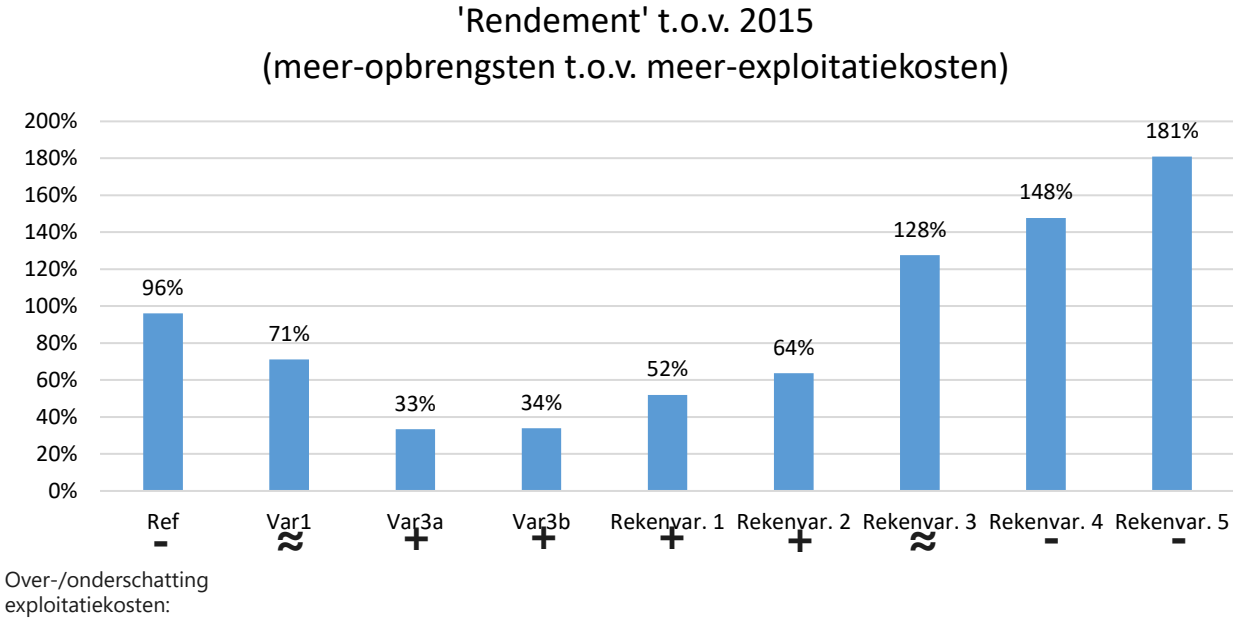
Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

4.3.4 Exploitatie ‘rendement’ fase 3 (1/2)

In de figuur rechts is het ‘rendement’ opgenomen van de basisvariant in fase 3. Ter vergelijking ook weer de basisvarianten uit fase 1. Feitelijk is dit een andere weergave van de cijfers op voorgaande pagina’s; de mogelijke verklaringen zijn daar weergegeven.

Op basis van voorgaande en deze pagina(‘s) worden de volgende constateringen gemaakt:

- Koningsweg heeft een negatief effect op de BTM-kilometers (vergelijking rekenvariant 4 en 5). Gecombineerd met netwerkwijzigingen (snellere verbinding USP) kan dit alsnog leiden tot een hoger rendement.
- Hogere overstapkwaliteit knopen hebben naar verwachting een groot positief effect. Reizigers stappen gemakkelijker over en kiezen mogelijk eerder voor snellere (maar langere) routes (rekenvarianten 1 t/m 5 in vergelijking met basisvarianten). Belangrijke notie hierbij is dat er nog geen zicht is op welke concrete maatregelen deze hogere overstapkwaliteit tot gevolg kunnen hebben. Gedacht kan worden aan ruimtelijke omgeving met hoge kwaliteit en naadloze overstapvoorzieningen.



<u>Netwerkuitgangspunten</u>
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

4.3.4 Exploitatie ‘rendement’ fase 3 (2/2)

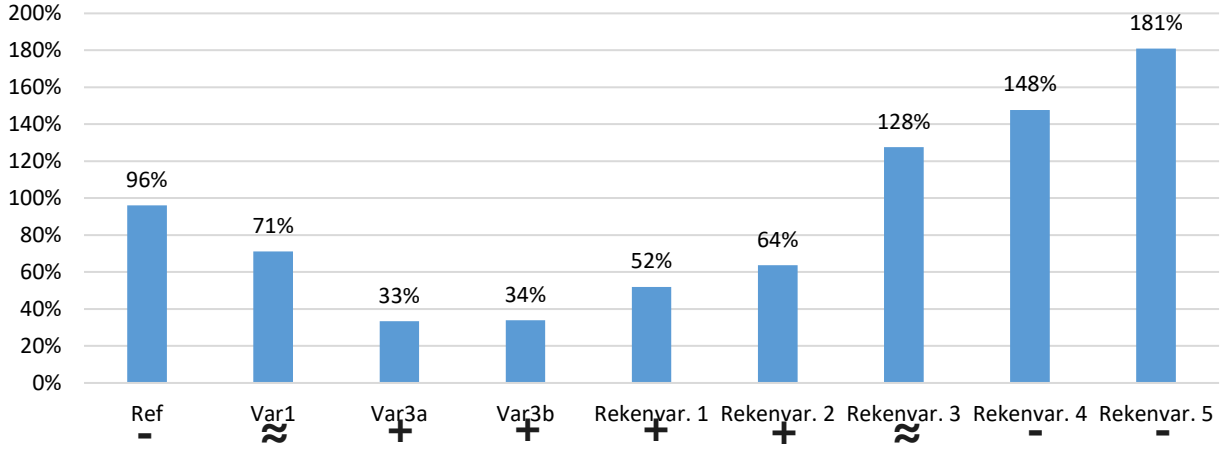
Ruimtelijke ontwikkeling kan een positief effect hebben (zie verschil rekenvariant 1 en rekenvariant 2). Tegelijkertijd hebben rekenvarianten 3 t/m 5 minder RO (binnen Utrecht), en laten die een nog positiever resultaat zien. Daar zijn echter meer verschillen die het verschil kunnen verklaren.

Mobiliteitstransitie conform gemeentelijk mobiliteitsplan heeft naar verwachting positief effect op de exploitatie, o.a. door hoger gebruik P+R. (rekenvariant 1 & 2 t.o.v. variant 3A)

Netwerkuitgangspunten
Referentie: referentie 2040
Netwerk uit basisjaar 2015 met daarin toegevoegd vastgestelde maatregelen (o.a. Uithoflijn)
Variant 1: focus op spaak
Merwedelijn volledig lightrail, Sprinterstation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Variant 3A: focus op wiel en spaak
Merwedelijn volledig lightrail (tot USP), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gem.)
Variant 3B: focus op wiel en spaak
Merwedelijn lightrail (tot CS), Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)

Rekenvariant 1 + 2: stap 1+2+3 (eindbeelden)
Merwedelijn en Waterlinielijn lightrail, Intercitystation Koningsweg (1 = RO 2040 gemiddeld, 2 = RO 2040 bovenkant bandbreedte)
Rekenvariant 3: stap 1+2 (tussenstap)
Merwedelijn volledig lightrail, geen Koningsweg (RO 2040 gemiddeld)
Rekenvariant 4: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, UHL hogere frequentie, geen Koningsweg (RO Utrecht 2030)
Rekenvariant 5: stap 1 (tussenstap)
Merwedelijn tot CS, Sprinterstation Koningsweg (RO Utrecht 2030)

'Rendement' t.o.v. 2015
(meer-opbrengsten t.o.v. meer-exploitatiekosten)



Over-/onderschatting exploitatiekosten:

4.3.5
Effecten op OV-reizen gerelateerd aan P+R's

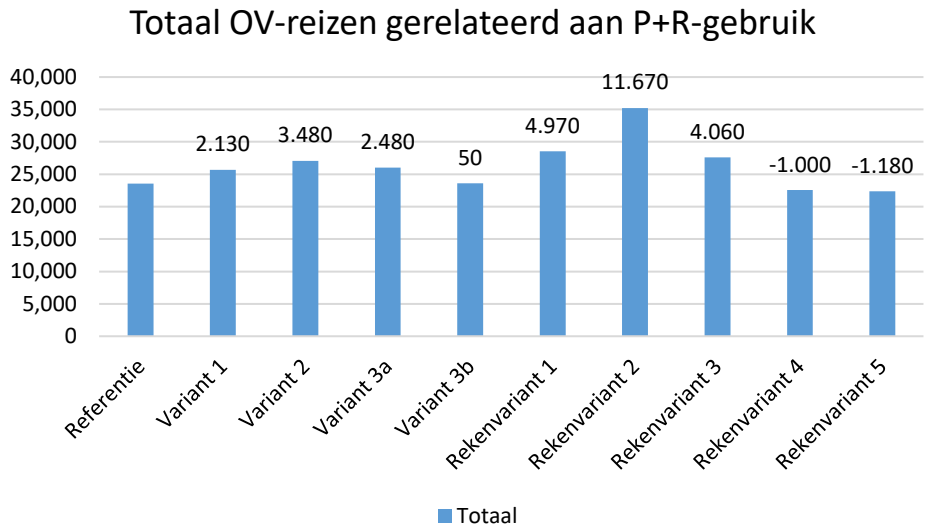
4.3.5 P+R-gebruik

In de figuur rechts het aantal OV-reizen van/naar P+R's weergegeven. Voor de volledigheid ook voor varianten 1 t/m 3b.

In rekenvarianten 1 en 2 is te zien dat het aantal OV-reizen naar P+R's nog verder toeneemt. Dit komt omdat daar uitgegaan is van de beoogde mobiliteitstransitie conform het mobiliteitsplan (trend-scenario stap 5). Daarin wordt het gebruik van P+R's nog verder gestimuleerd. In rekenvariant 2 speelt ook het hogere aantal RO een rol.

Rekenvariant 3 is vergelijkbaar met 3a (verschuiving naar fiets vanuit MWKZ, stijging in binnenstad en Nieuwegein-Noord). Het effect is hier iets groter, mogelijk door de hogere kwaliteit van de overstapknopen (wat het P+R-gebruik ook verder stimuleert).

Rekenvarianten 4 en 5 laten een daling zien als gevolg van de lagere RO (RO Utrecht voor 2030).



Bijlagen

Bijlage A: Exploitatie – DRU's

DRU's (gem. werkdag)	2015	Referentie	Variant 1	Variant 2	Variant 3A	Variant 3B
Tram – dubbel	141	293	409	489	753	580
Tram – enkel	0	0	201	0	0	0
Bus – dubbelgeleed	259	263	263	343	152	253
Bus – standaard	5.040	4.819	4.345	4.436	4.037	4.272
Totaal BTM	5.299	5.082	4.608	4.779	4.189	4.525

Gebaseerd op alle BTM-lijnen die door regio Utrecht komen (ca. tussen Maarssen en WbD). Zie ook bijlage 'Selectie BTM-lijnen'.

Bijlage A: Exploitatie – capaciteitsanalyse

De tabel laat de gemiddelde bezetting zien per voertuig op de maatgevende doorsnede, in het drukste uur voor de maatgevende spitsperiode en richting.

De inzetnorm voor een enkel stel (41 meter) is 160. Voor een bezetting hoger dan 160 zijn dubbele stellen nodig. De inzetnorm is dan 300 reizigers (140+160).

De gemiddelde bezetting per voertuig voor de maatgevende spitsperiode en richting is bepaald op basis van de bezetting in de totale maatgevende spitsperiode. De maatgevende spitsperiode is in alle gevallen de ochtendspitsperiode. Voor de bezetting in het drukste uur is uitgegaan van 61% t.o.v. de totale ochtendspits (o.b.v. OV-chipkaartdata).

De kolom bezettingsgraad geeft de gemiddelde bezettingsgraad in de voertuigen weer, gebaseerd op de inzetnormen (maatgevende doorsnede, drukste uur + richting).

Variant	Lightraillijn	Gemiddelde bezetting per voertuig op maatgevende doorsnede (drukste uur + richting)	Inzet (>160 = dubbel)	Bezettingsgraad
Referentie	SUNIJ - UHL	175	Dubbel	58%
	UHL	263	Dubbel	88%
Variant 1	Merwedelijn	247	Dubbel	82%
	Papendorp – UHL	99	Enkel	62%
Variant 2	SUNIJ – UHL	206	Dubbel	69%
	Waterlinielijn Noord	191	Dubbel	64%
	Waterlinielijn Zuid	88	"	29%
Variant 3A	Merwedelijn	208	Dubbel	69%
	Papendorp – UHL	198	Dubbel	66%
	Waterlinielijn Noord	218	Dubbel	73%
	Waterlinielijn Zuid	88	"	29%
Variant 3B	Merwedelijn	252	Dubbel	84%
	Papendorp – UHL – Zeist	229	Dubbel	76%
	Waterlinielijn Noord	175	Dubbel	58%
	Waterlinielijn Zuid	76	"	25%

Bijlage A: Exploitatie – capaciteitsanalyse

Een bezettingsgraad >100% betekent dat het gemiddeld aantal reizigers in de voertuigen (in het drukste uur + richting) groter is dan de ingezette capaciteit van de voertuigen (o.b.v. inzetnorm). Dit betekent niet per definitie dat infra-investeringen nodig zijn; mogelijk kunnen frequenties verhoogd worden op de beoogde / bestaande infrastructuur, kunnen reizigers afgeleid worden of bijvoorbeeld beter gespreid worden over de dag.

Tegelijkertijd geeft het de gemiddelde bezettingsgraad weer in het drukste uur, gebaseerd op een gemiddelde verdeling van reizigers binnen de spitsperiode. De Uithoflijn bijvoorbeeld is sterker verspitst dan het overig verkeer, i.v.m. het grote aandeel studenten. Daar zal de variatie rondom de gemiddelde bezettingsgraad groter zijn, en zullen meer ritten drukker én rustiger zijn dan gemiddeld.

Relaterend aan de uitkomsten van de varianten, betekent dit dat in rekenvarianten 4 en 5 de aangeboden capaciteit op de Uithoflijn (voor 2030) tijdens een deel van de ochtendspitsperiode mogelijk tekort schiet, met hele drukke voertuigen en/of achterblijvende reizigers tot gevolg.

Voor de bedieningsperiode is uitgegaan van 14 volledige bedieningsuren. Dit is minder dan de volledige bedieningsperiode van bv. 6-24 uur, om te compenseren voor uitdunning van OV-lijnen (in samenspraak met de Provincie Utrecht).

Voor omrekening van werkdag naar jaartotaal is uitgegaan van factor 310. DRU-tarieven en opbrengst per reiziger conform opgaaf Provincie Utrecht.

Variant	Lightraillijn	Gemiddelde bezetting per voertuig op maatgevende doorsnede (drukste uur + richting)	Inzet (>160 = dubbel)	Bezettingsgraad
Rekenvariant 1	Merwedelijn (24x)	204	dubbel	68%
	(Papendorp –) UHL (8x UHL)	188	dubbel	63%
	Waterlinielijn Noord (16x)	195	dubbel	65%
	Waterlinielijn Zuid (16x)	100	dubbel	33%
Rekenvariant 2	Merwedelijn (24x)	219	dubbel	73%
	(Papendorp –) UHL (8x UHL)	180	dubbel	60%
	Waterlinielijn Noord (16x)	210	dubbel	70%
	Waterlinielijn Zuid (16x)	119	dubbel	40%
Rekenvariant 3	Merwedelijn (24x)	273	dubbel	91%
	(Papendorp –) UHL (8x)	193	dubbel	64%
Rekenvariant 4	Merwedelijn (16x)	307	dubbel	102%
	(Papendorp –) UHL (20x UHL)	279	dubbel	93%
Rekenvariant 5	Merwedelijn (16x)	297	dubbel	99%
	(Papendorp –) UHL (16x UHL)	284	dubbel	95%

Bijlage B: Reizigers

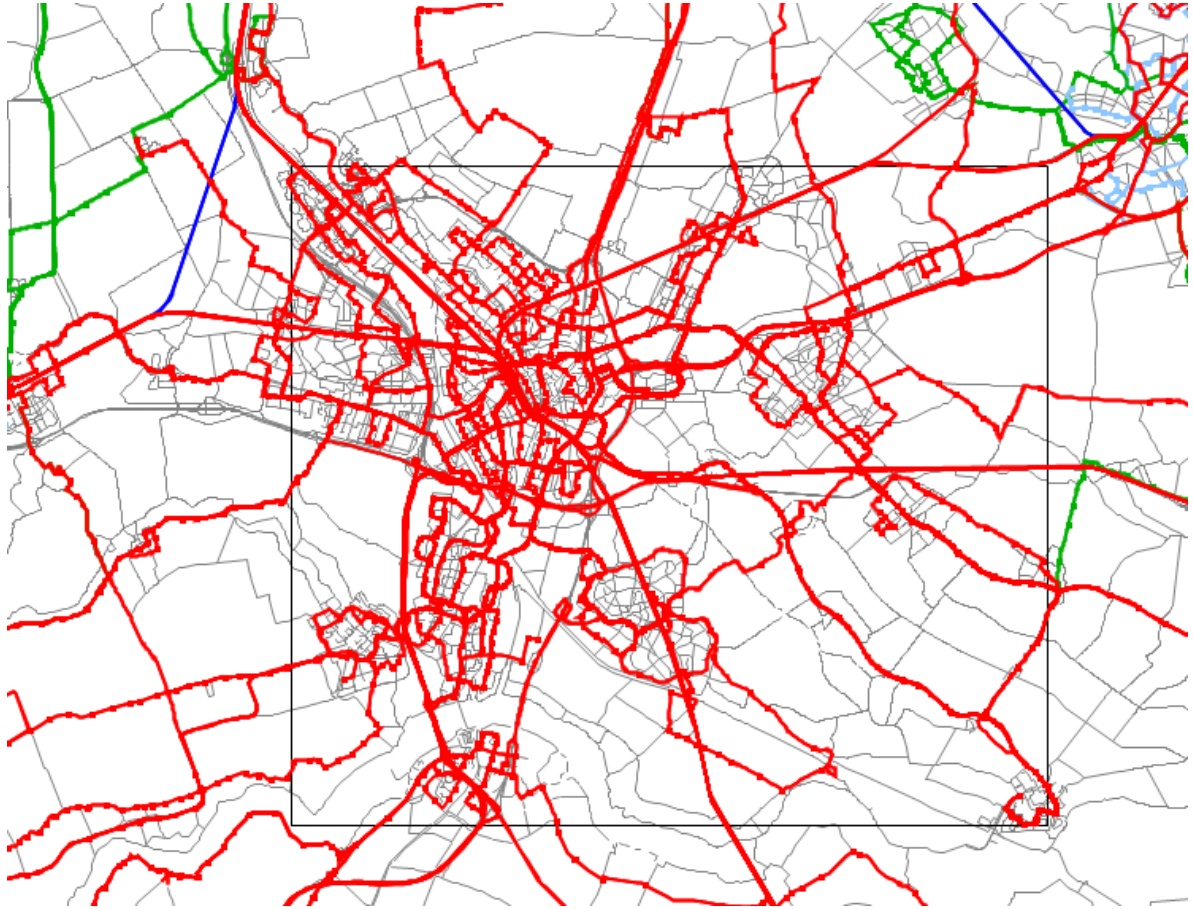
Instappers (gem. werkdag)	2015	Referentie	Variant 1	Variant 2	Variant 3A	Variant 3B
Tram	26.559	74.240	164.947	99.161	181.182	137.485
Bus	328.037	345.647	299.277	331.103	273.200	295.828
Totaal BTM	354.596	419.887	464.224	430.265	454.382	433.313
Reizigerskilometers (gem. werkdag)	**2015**	**Referentie**	**Variant 1**	**Variant 2**	**Variant 3A**	**Variant 3B**
Tram	146.298	401.112	768.806	534.530	840.448	716.799
Bus	1.754.107	1.669.088	1.406.732	1.533.505	1.267.103	1.336.487
Totaal BTM	1.900.405	2.070.201	2.175.538	2.068.035	2.107.551	2.053.286

Gebaseerd op alle BTM-lijnen die door regio Utrecht komen (ca. tussen Maarssen en WbD). Zie ook bijlage 'Selectie BTM-lijnen'.

N.B. Deze cijfers zijn voornamelijk bedoeld voor de onderlinge vergelijking van varianten, en kunnen afwijken van realisatiecijfers.

Bijlage C: Selectie BTM-lijnen

Deze afbeelding laat zien over welke selectie van BTM-lijnen de uitkomsten zijn gerapporteerd.



Bijlage D: Inzoomen op verschillen TBOV/ZW

Reizigersaantallen Merwedelijn en Waterlinielijn op doorsnede (zie grafiek onder)

Verschil in uitgangspunten tussen studies bepalen verschil aantallen Waterlinielijn in Toekomstbeeld OV (TBOV) en deze doorrekening:
Netwerk: doorkoppeling binnenstadsas (in variant 1-3A) en niet in TBOV; in TBOV onderdeel van groter wiel (ook LRC – A12 – LK).

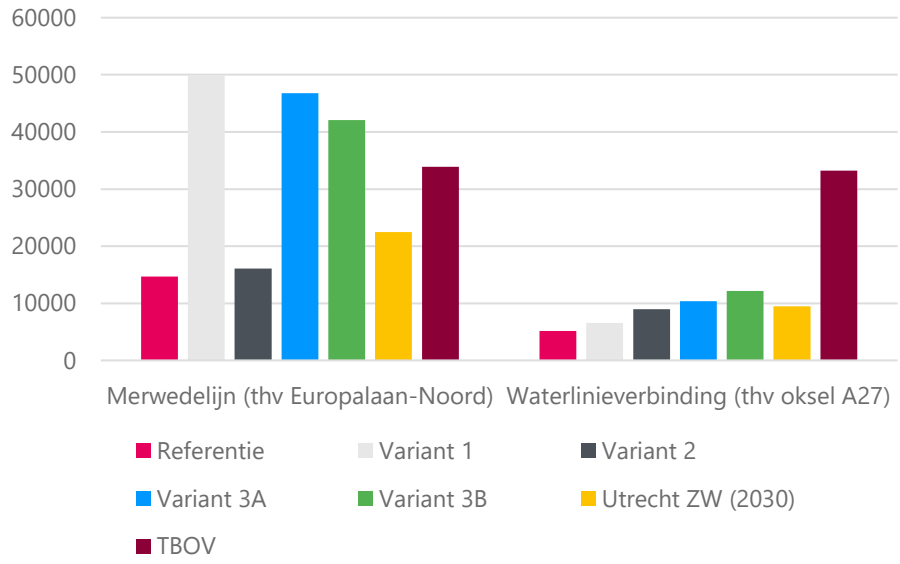
Ruimtelijke vulling: Aantal woningen in Nieuwegein is fors lager in Nieuwegein in deze studie t.o.v. TBOV.

Samenloop bus/tram: in TBOV Hogere frequentie Nieuwegein en door naar Vianen

Kwaliteit verbinding: TBOV - erg ambitieus (40 km/u. 1 tussenhalte). Dit project - 35 km/u. zonder tussenhalte

Waterlinielijn TBOV t.h.v. oksel A27: waarom zoveel hoger?
- Gevoeligheidsanalyse RO: ca. 9.000 rzg
- Gevoeligheidsanalyse snelheid (34 km/u i.p.v. 40 km/u): ca. 5.000 rzg
- Effect grotere ringverbinding USP - LK – A12 – Papendorp - LRC (RO cf. referentie): max. 4.000 rzg.
- Effect van halte Laagraven. incl. aantakkende bussen (RO cf. referentie): ca. 1.000 rzg

Resteert een verschil van ca. 3-4k reizigers. Verklaring door waarschijnlijk a) hogere frequentie naar Nieuwegein (8x/u i.p.v. 4x/u) en b) doortrekking naar Vianen



Bijlage E: SEGs rekenvarianten fase 3 backcasting

Woningen	2030*	2040 midden	2040 bovenkant bandbreedte
Merwedekanaalzone	8.500	8.500	8.500
Stadseiland-Zuid	0	6.500	10.000
A12-zone (Nieuwegein)	0	8.700	13.100
Lunetten-Koningsweg	0	2.500	9.100
Papendorp	2.000	2.000	3.000

Arbeidsplaatsen	2030*	2040 midden	2040 bovenkant bandbreedte
Merwedekanaalzone	2.000	2.800	2.800
Stadseiland-Zuid	0	800	6.000
A12-zone (Nieuwegein)	0	6.700	12.000
Lunetten-Koningsweg	0	2.000	6.000
Papendorp	400	400	4.000

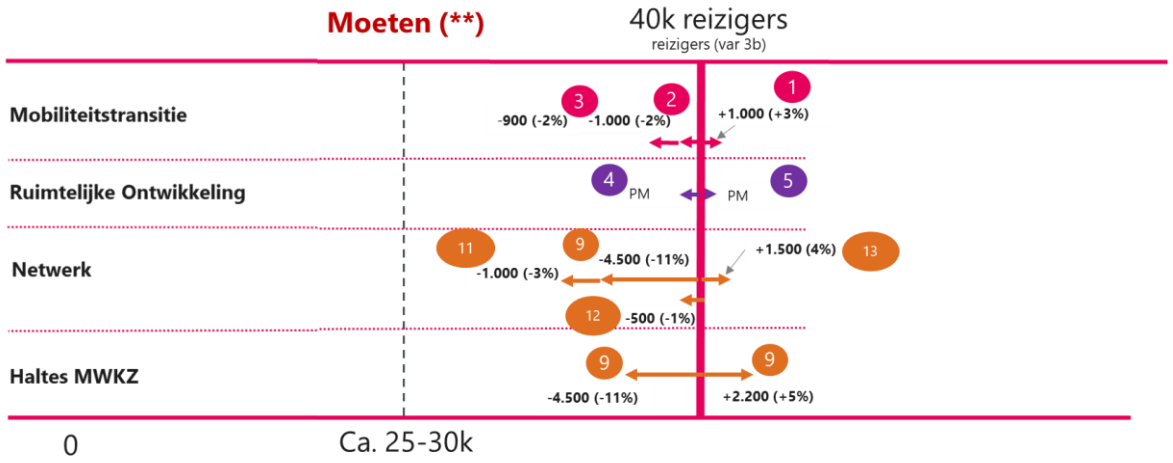
** Het betreft hier de RO-aantallen voor 2030 voor regio Utrecht. De RO buiten het studiegebied is gelijk gehouden aan de basisvarianten (2040).*

Bijlage F: Lessen knoppen fase 2

Les 1 – Merwedelijn

Conclusie fase 1:

- Merwedelijn kent in elke lightrailvariant hoge reizigersaantallen die moet worden vertramd (voorbij kantelpunt 'moeten'). In variant 2 is de belasting lager, rond het kantelpunt 'kunnen'.
- Niet doorkoppelen Merwedelijn aan binnenstadsas zorgt voor minder reizigers Merwedekanaalzone, A12-zone en Nieuwegein. Geen uitwisseling met Waterlinielijn
- Gezamenlijk effect van knop 9 (twee haltes Merwedelijn + maaiveld + extra reizigers Merwedekanaalzone) is een toename van 2.300 reizigers.

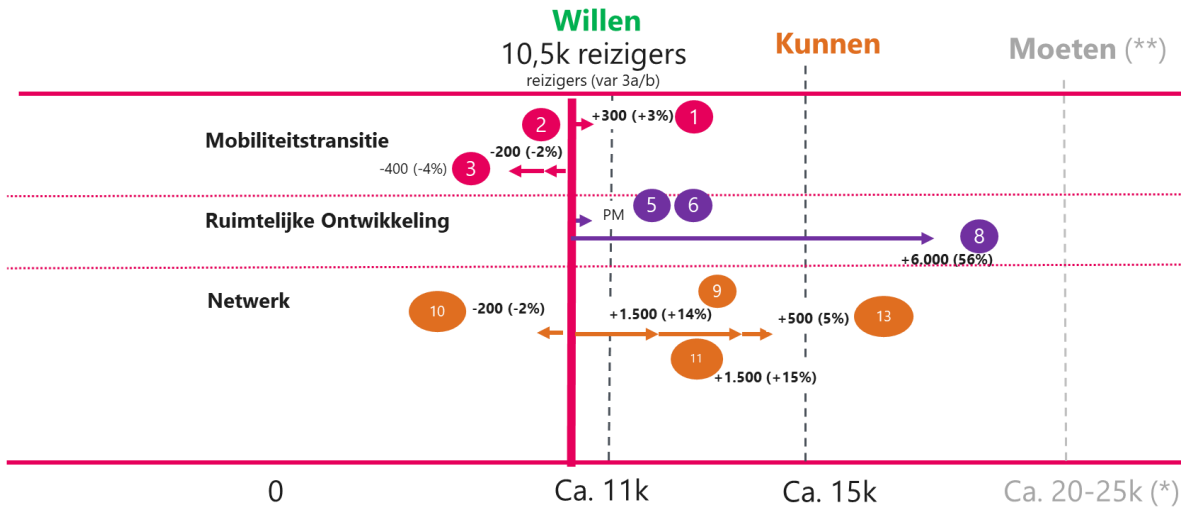


Hoofdknop	Knop	Effect absoluut	Effect relatief	Effect-bepaling
Mobiliteits-transitie	1. Minder mobiliteitstransitie	Ca. -1.000	-2%	Klein
	2. Mobiliteitstransitie cf. mobiliteitsplan	Ca. +1.000	+3%	Klein
	3. Landelijke mobiliteitstransitie	-900	-2%	Klein
Ruimtelijke ontwikkeling	4. RO Merwedekanaalzone			
	5. RO A12-zone			
Netwerk	9. Twee haltes Merwedelijn + maaiveld* *: *N.B. Alleen routekeuze effect*	-4.500	-11%	Groot
	9. Extra reizigers Merwedekanaalzone	+2.200	+5%	Middel
	11. Extra snelheid Waterlinielijn tram	Ca. -1.000	-3%	Klein
	12. Extra snelheid Waterlinielijn bus	-500	-1%	Klein
	13. Hogere overstapskwaliteit	+1.500	4%	Middel

Les 2 – Waterlinielijn

Conclusie fase 1:

- Gebruik Waterlinielijn zuid (circa 10.000 per etmaal, 'willen') en de Waterlinielijn noord (circa 20.000 reizigers per etmaal 'kunnen') kent groot verschil.
- Waterlinielijn-Noord + Uithoflijn (circa 35.000-53.000 per etmaal, variant 2 en 3B: circa 55.000) – capaciteit op gedeeld tracé Uithoflijn is daarbij een ontwerpopgave.

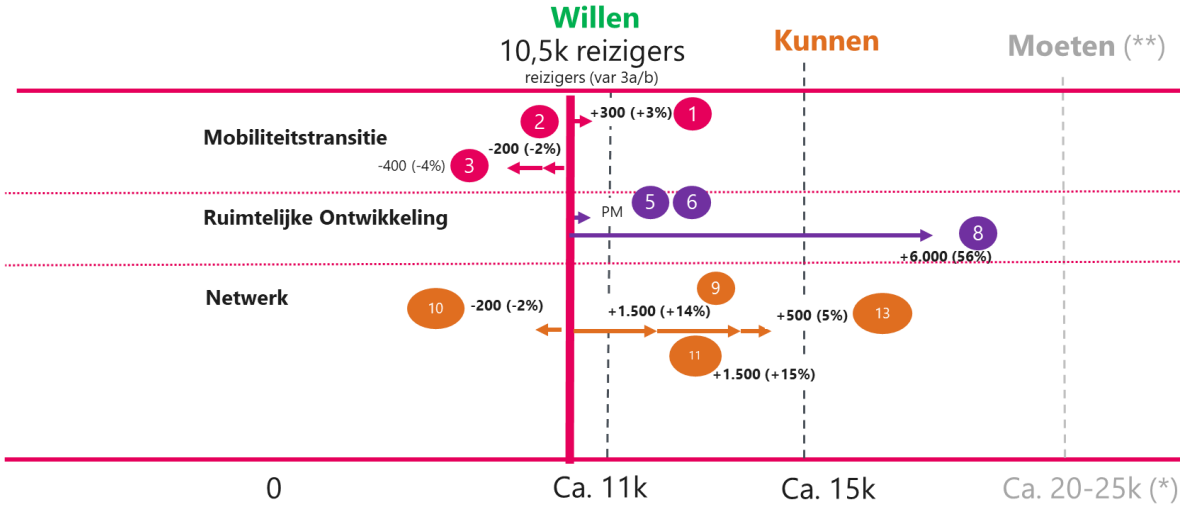


Hoofdknop	Knop	Effect absoluut	Effect relatief	Effect-bepaling
Mobiliteits-transitie	1. Minder mobiliteitstransitie	-200	-2%	Klein
	2. Mobiliteitstransitie cf. mobiliteitsplan	+300	+3%	Klein
	3. Landelijke mobiliteitstransitie	-400	-4%	Klein
Ruimtelijke ontwikkeling	5. RO A12-zone			
	6. RO A12-zone oost			
	8. Rijnenburg	+6.000	+56%	Groot
Netwerk	9. Extra haltes Merwedelijn + maaiveld	+1.500	+14%	Groot
	10. Extra halte Waterlinielijn	-200	-2%	Klein
	11. Extra snelheid Waterlinielijn tram	+1.500	+15%	Groot
	12. Extra snelheid Waterlinielijn bus* *: niet weergegeven in grafiek, geldt alleen voor busvariant	+800	+10%	Groot
	13. Hogere overstapskwaliteit	+500	5%	Middel

Stapelen van effecten: Waterlinielijn

Conclusie

- Merwedelijn blijft hoge reizigersaantallen aantallen houden → vertramming (voorbij kantelpunt 'moeten') - m.u.v. uitvoering als busvariant
- Waterlinielijn trekt extra reizigers door:
  - Mobiliteitstransitie (stad): +3%
  - Ruimtelijke ontwikkeling: +0-10%
  - Hogere snelheid: +15%
  - Lagere snelheid Merwedelijn: +15%
- Totale potentie: ± 15.000 reizigers per etmaal
- Rijnenburg zou Waterlinielijn richting kantelpunt moeten brengen: +6.000 = ± 21.000 reizigers per etmaal



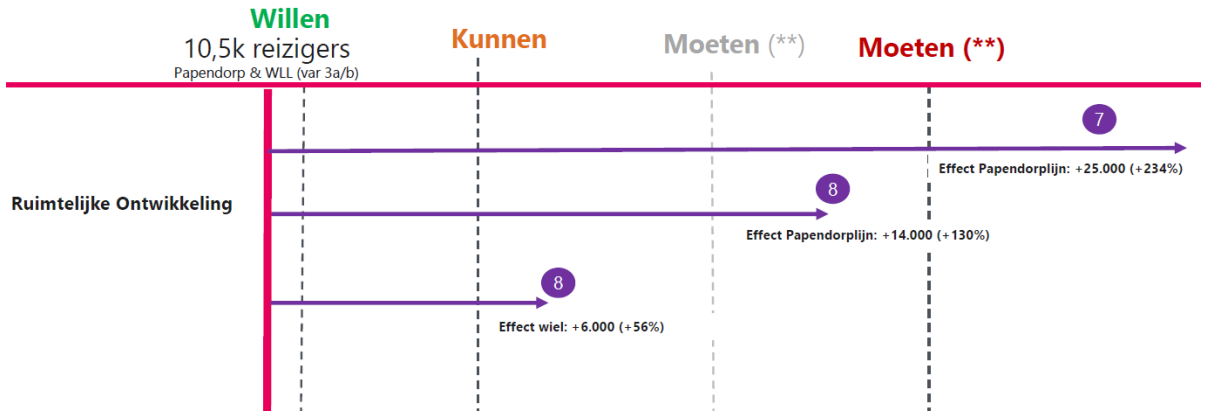
Les 3 – Uitwisseling Merwedelijn en Waterlinielijn en de impact van Rijnenburg

Conclusie fase 1

- De uitwisseling tussen de Merwedelijn en Waterlinielijn is relatief beperkt o.b.v. de basisvarianten. Je ziet een verschuiving van ca. 10% van de Merwedelijn naar de Waterlinielijn indien deze als Lightrail wordt uitgevoerd.
- Het uitvoeren van een ondergrondse binnenstadsas heeft daarin combinatie met een snelle Merwedelijn geen effect (N.B. actualisatie nieuwe modelgegevens).
- Wat is de impact van Rijnenburg?

Hoofdknop	Knop	Effect absoluut	Effect relatief	Effect-bepaling
Ruimtelijke ontwikkeling	7. Rijnenburg koppelen aan spaak	Papendorp: +25K	+234%	Groot
	8. Rijnenburg koppelen aan spaak + Wiel	Wiel: +6k Papendorp: +14k	+56% +130%	Groot

N.B. Effect op doorsnede Papendorp + zuidelijk deel Wiel



Les 3 – Uitwisseling Merwedelijn en Waterlinielijn en de impact van Rijnenburg

Lessen fase 2:

- Rijnenburg is een krachtige knop die potentieel een groot aantal OV-reizigers kan bieden op de spaak en het wiel (totaal ca. 20-25k reizigers).
- Voor deze potentie zijn o.a. het ruimtelijk programma en het mobiliteitsmilieu belangrijk. In deze analyse is uitgegaan van de bovenkant bandbreedte (25k huishoudens, 12k arbeidsplaatsen, hoog stedelijk woonmilieu). Tevens spelen ook andere mogelijke verbindingen een rol (bijvoorbeeld met Leidsche Rijn).
- Voor Rijnenburg is de omklap naar Papendorp van de huidige SUNIJ-lijn een logisch onderdeel van het netwerk. Voor de Papendorplijn betekent Rijnenburg dat deze voldoende reizigers trekt voor een lightrailverbinding (door Rijnenburg ca. +15k). Het drukste trajectdeel bevindt zich ten zuiden van CS. Een frequentie van 8x per uur volstaat bij inzet van dubbele stellen (ca. 2k reizigers in het maatgevende uur + richting).
- Rijnenburg helpt ook heel erg bij de vervoerwaarde op de Waterlinielijn (+6k), en kan hiermee zorgen dat het lightrailwaardige aantallen worden.

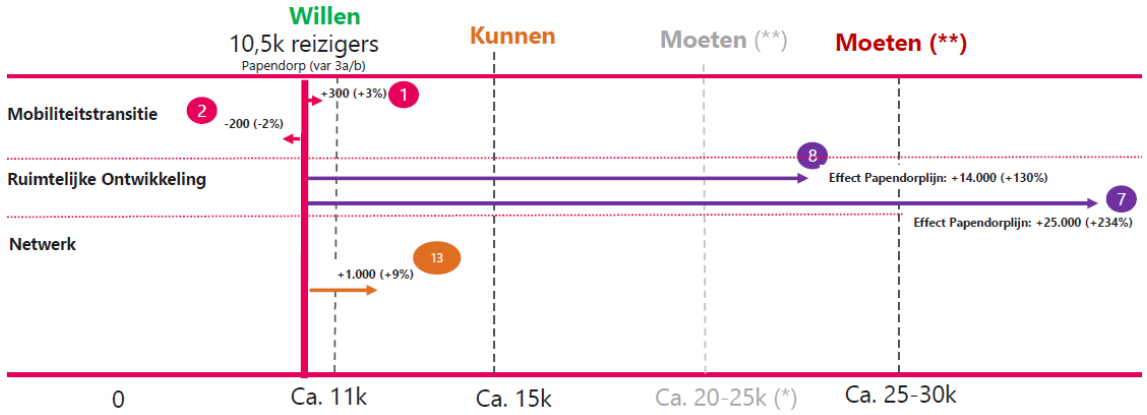
Les 4 – Papendorplijn

Conclusie fase 1:

- Papendorp-lijn kent lage reizigersaantallen (kantelpunt 'willen') (circa 10.000-11.000).

Hoofdknop	Knop	Effect absoluut	Effect relatief	Effect-bepaling
Mobiliteits-transitie	1. Minder mobiliteitstransitie	-200	-2%	Klein
	2. Mobiliteitstransitie cf. mobiliteitsplan	+300	+3%	Klein
	3. Landelijke mobiliteitstransitie	2.100	+20%	Groot
Ruimtelijke ontwikkeling	7. RO Rijnenburg volledig aan spaak	+25K	+234%	Groot
	8 Rijnenburg deels aan spaak	+14.000	+130%	Groot
Netwerk	13. Hogere overstapskwaliteit	+1000	+9%	Middel

N.B. Effect op doorsnede Papendorp



Les 5 – Versnelling huidige SUNIJ-lijn

Conclusie fase 1:

- Een versnelling van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein (+Merwedelijn / binnenstadsas) zorgt voor een netto-effect van (Nieuwegeinse) reizigers variërend per variant van +5% tot +20%.
- Variant 1 en 3A kennen het grootste verschil: +20%

Hoofdknop	Knop	Effect absoluut	Effect relatief	Effect-bepaling
Mobiliteits-transitie	1. Minder mobiliteitstransitie	-300	-2%	Klein
	2. Mobiliteitstransitie cf. mobiliteitsplan	+400	+3%	Klein
Netwerk	14 Snellere SUNIJ	+7.500	+54%	Groot
	16. Langzamere SUNIJ* ** N.B. Alleen routekeuze effect*	-700	-2%	Klein

N.B. Effect op doorsnede Graadt van Roggenweg

Les 6 – Intercity-status Lunetten-Koningsweg

Conclusie fase 1:

- Bij Sprinterstation Lunetten-Koningsweg geen netto-ontlasting van Utrecht CS. Dit compenseert wel de groei als gevolg van het verbeterd treinnetwerk (ca. 5%).
- Intercitystation levert wel een bijdrage aan ontlasting. Sprinterstation Lunetten-Koningsweg heeft wel veel in-/uitstappers, waarin voor-/natransport fiets naar USP een belangrijke rol heeft.

Hoofdknop	Knop	Effect absoluut	Effect relatief	Effect-bepaling
Mobiliteits-transitie	1. Minder mobiliteitstransitie	-1.500	-2%	Klein
	2. Mobiliteitstransitie cf. mobiliteitsplan	+650	+1%	Klein
	3. Landelijke mobiliteitstransitie	+6.500	+10%	Groot
Ruimtelijke ontwikkeling	8. Rijnenburg deels aan wiel	+500	+0,5%	Klein

Bijlage G: P+R's in verkeersmodel

locatie	"Windrichting"
1. P+R/transferia aan de stadsrand	
Westraven	alle
USP	alle
Leidsche Rijn Centrum	alle
Hooggelegen / Papendorp MHXL (nieuw)	alle
Rijnsweerd (nieuw)	alle
Blauwkapel	alle
2. P+R in de regio	
Breukelen (A2 afslag 5)	Noordwest
Lage Weide (nieuw, A2 afslag 7)	Noordwest
Maarssenbroek (nieuw, NRU/A2)	Noordwest
Oud-Zuilen (nieuw, N404)	Noordwest
Harmelen (nieuw, A12 afslag 14a)	West
De Meern (nieuw, A12 afslag 15)	West
Woerden (A2 afslag 14)	West
Laagraven (nieuw N408/N409)	Zuid
IJsselstein (nieuw A2 afslag 9)	Zuid
Houten (nieuw A27 afslag 29)	Zuid
Vianen Lekbrug (A2 afslag 11)	Zuid
Maartensdijk (nieuw, A27 nieuwe afslag)	Noord
Zeist-West (nieuw, A28 afslag 3)	Noordoost
Soesterberg (A28 afslag 4)	Noordoost
Bunnik (nieuw A12 afslag 19)	Oost
Driebergen-Zeist (A12 afslag 20)	Oost

Bijlage bij hoofdrapportage Samen OV Versnellen in Utrecht

Disclaimer:

Deze rapportage maakt onderdeel uit van een bredere studie. Het advies is om eerst de hoofdrapportage te lezen. Indien het de voorkeur heeft om deze rapportage direct te lezen, dan geeft deze oplegger wat context.

Voor de inhoudelijke uitwerking van de eerste stappen van Schaalsprong OV is de studie *Samen OV Versnellen* uitgevoerd door provincie en gemeente Utrecht, met betrokkenheid van de U10. Deze rapportage is een van de bijlages bij het hoofdrapport van deze studie. Deze memo heeft als doel om de status van deze studie toe te lichten en een leeswijzer te geven bij de rapporten.

Doel en status studie

De studie is bedoeld om meer grip te krijgen op samenhangende keuzes in het OV netwerk en de bredere ruimtelijke consequenties. De studie levert informatie voor de uitwerking van de Verstedelijkingsopgave door een beschrijving van kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV. De ontwikkelrichtingen vormen een gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht. Voor formele trajecten waar de brede integrale afweging en besluitvorming over de Schaalsprong OV plaatsvindt.

Leeswijzer rapportages

Het resultaat van Samen OV Versnellen zijn vier rapportages:

1. Integratierapportage globale verkenning eerste stappen schaalsprong OV (Hoofdrapport)
2. Vervoerskundig analyse
3. Infrastructurele inpassing (Quick scan)
4. Ruimtelijke kwaliteit: Merwedelijn Analyse van Ruimtelijke kwaliteit

De deelrapporten beschrijven ieder vanuit een specifiek onderdeel resultaten. In de hoofdrapportage is de bredere afweging opgenomen. Het advies is om eerst de hoofdrapportage (managementsamenvatting opgenomen in het document) te lezen.



OV in Utrecht Zuidwest

Bouwsteen 3: Technische rapportage infrastructurele inpassing

Provincie Utrecht

28 mei 2021

Project	OV in Utrecht Zuidwest
Opdrachtgever	Provincie Utrecht
Document	Bouwsteen 3: Technische rapportage infrastructurele inpassing
Status	Definitief 05
Datum	28 mei 2021
Referentie	124382/21-008.374
Projectcode	124382
Projectleider	ir. E.F. Holtrop
Projectdirecteur	dr.ir. A.S. van Beinum
Auteur(s)	ir. N. den Hartog, ing. O.C. Kerssens, ir. T.E. Galetzka, ir. E.I. Zuurbier
Gecontroleerd door	dr.ir. A. van Beinum
Goedgekeurd door	ir. E.F. Holtrop
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Foto voorpagina: bron website provincie Utrecht

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 6

1 INLEIDING 12

2 SCOPE 13

2.1 Twee OV-lijnen met vier scenario's 13

2.2 Drie varianten 15

3 QUICKSCAN OP HOOFDLIJNEN 16

3.1 Methode 17

3.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden Quickscan 18

3.2.1 Karakteristieken van de drie varianten 18
3.2.2 Capaciteit en frequenties OV lijnen 19
3.2.3 Snelheid 20

3.3 Beoordeling varianten op hoofdlijnen 20

3.3.1 Effecten op OV-reistijden tram/bus 20
3.3.2 Stedelijke kwaliteit 21
3.3.3 Oversteekbaarheid 22
3.3.4 Investeringskosten 22
3.3.5 Faseer- en maakbaarheid 23

3.4 Vergelijking van de varianten en conclusies 23

4 NADERE VERDIEPING UITGANGSPUNTEN 26

4.1 Focus op 7 locaties 26

4.2 Eerste trechtering van scenario's 27

4.3 Verdieping ontwerpaspecten OV 27

4.3.1 Gehanteerde richtlijnen 27
4.3.2 Profiel van vrije ruimte 28
4.3.3 Alignementen 28
4.3.4 Haltes 28
4.3.5 OV baan 29

4.4 Beoordelingscriteria/situatieschets 29

4.4.1 Ruimtelijke inpasbaarheid 30
4.4.2 Faseer- en maakbaarheid van de oplossingen 30

4.4.3 Effecten op ov-reistijden tram/bus 31
4.4.4 Verkeerskundige inpasbaarheid (andere modaliteiten) 31
4.4.5 Stedelijke kwaliteit 32
4.4.6 Investeringskosten 32
4.5 Capaciteit en beveiliging tram 32

5 NADERE VERDIEPING MERWEDELIJN 34

5.1 Hoogstedelijk gebied: tracé via Graadt van Roggenweg/Overste den Oudenlaan 35
5.1.1 Maaiveld 35
5.1.2 -1 ligging 38
5.2 Hoogstedelijk gebied: tracé via Croeselaan, Van Zijstweg en Tellegenlaan 40
5.2.1 Maaiveld 40
5.2.2 -1 ligging 43
5.3 Tracé Merwedelijn vanaf Anne Frankplein naar P+R Westraven 45
5.3.1 Maaiveld 45
5.3.2 -1 ligging 49
5.4 Reistijd OV Merwedelijn 53
5.5 Conclusie nadere verdieping Merwedelijn 53

6 NADERE VERDIEPING PAPENDORPLIJN 56

6.1 Route via Graadt van Roggenweg - Beneluxlaan (tracé huidige SUNIJ lijn) 57
6.1.1 Bestaande tramlijn bij aangepaste Graadt van Roggenweg 57
6.1.2 Kruispunt Overste den Oudenlaan 58
6.1.3 Kruising met Koningsbergerstraat 59
6.1.4 Halte Jaarbeursplein 60
6.2 5 Meiplein 61
6.2.1 Inpassingsvarianten 5 Meiplein 61
6.2.2 Variant 1: tram als onderdoorgang uitvoeren 63
6.2.3 Variant 2: tram op maaiveld, bussen vervallen 64
6.2.4 Variant 3: tram op maaiveld, bussen bij tram 64
6.2.5 Variant 4: tram op maaiveld, bussen bij autoverkeer 64
6.3 Vervolg route via Prins Clausbrug 65
6.4 Conclusie nadere verdieping Papendorplijn 65

7 EINDHALTE UTRECHT CENTRAAL EN DOORKOPPELING MERWEDELIJN -1 66

7.1 Inpassing eindhalte stationsgebied 66
7.1.1 Optie 1: Eindhalte Jaarbeursplein 67
7.1.2 Optie 2: Eindhalte Croeselaan 68
7.2 Doorkoppeling binnenstadsas of lijn 22 (Uithoflijn) 69
7.2.1 Optie 1: nieuwe tunnel tussen reizigerstunnel en Van Sijpesteijntunnel 70

7.2.2 Optie 2: via bestaande spoorkruising Van Sijpesteijntunnel 72
7.3 Conclusies eindhalte en doorkoppeling Lijn 22 76

8 BOUWMETHODE BOORTUNNEL 78

8.1 Inleiding 78
8.2 Kenmerken boortunnel 78
8.3 Tracé boortunnel 80
8.3.1 Optie Graadt van Roggenweg - Van Sijpesteijntunnel 81
8.3.2 Optie Van Zijstweg - via station deels parallel aan de sporen 81
8.3.3 Optie Van Zijstweg - Moreelsebrug 82
8.4 Kostenraming 83
8.5 Conclusie mogelijkheden boortunnel 83

Laatste pagina 81

Bijlage(n) Aantal pagina's

I Bronvermelding 1
II Uitgangspuntennotitie Tram Infrastructuur Utrecht 4
III OV Reistijdberekening 2
IV Kruispuntberekeningen quickscan nadere verdieping 8

SAMENVATTING

De regio Utrecht staat voor een grote ontwikkelopgave. In de komende decennia dient een groot aantal woningen te worden gerealiseerd en de werkgelegenheid zal verder groeien. De stad en de regio dienen wel bereikbaar en leefbaar te blijven. Het openbaar vervoer (OV) is hierin een belangrijke schakel. Het OV kent echter reeds knelpunten. Daarnaast wordt een aantal nieuwe woningbouwlocaties, zoals de Merwedekanaalzone, onvoldoende bediend met hoogwaardig OV. Daarom zijn er plannen voor een schaalsprong OV.

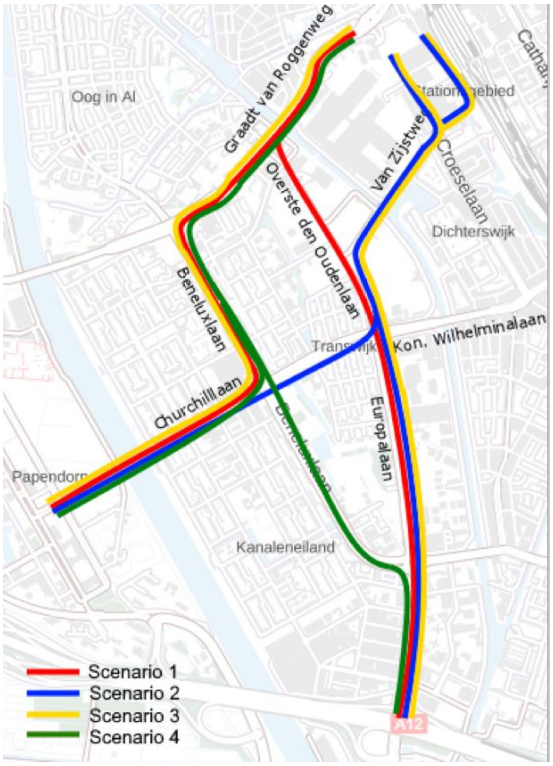
De afgelopen jaren is in samenwerking tussen de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht een aantal studies gedaan naar de benodigde OV maatregelen (Schaalsprong OV) in Utrecht. Het gaat hierbij om:
- het Regionaal Toekomstbeeld OV;
- de studie Zuidwest van de gemeente Utrecht;
- de Quickscan HOV Zuidlob van U Ned.

Hieruit is onder andere de potentie van de Merwedelijn, een lightrailverbinding tussen het P+R Westraven en het Station Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone (MWKZ), naar voren gekomen. In het project Samen OV Versnellen in Utrecht werken provincie en gemeente Utrecht samen aan de invulling van de Schaalsprong OV, waaronder de Merwedelijn en Papendorplijn. Hiervoor worden verschillende onderzoeken gedaan zowel vervoerskundig als voor de infrastructuur

Het voorliggende document beschrijft de globale studie waarin de technische mogelijkheden en onmogelijkheden van de inpassing van de infrastructuur voor OV voor verschillende tracés in Utrecht Zuidwest is verkend. In deze studie is rekening gehouden met meerdere mogelijke locaties, exploitaties, type voertuigen en hoogte ligging.

De studie richt zich op vier scenario's (combinaties van tracés) van de tramverbinding van de Merwedelijn (Utrecht Centraal tot aan P+R Westraven) en de Papendorplijn (Utrecht Centraal tot aan P+R Papendorp (Hub XL) nabij de A2). De vier scenario's zijn weergegeven in afbeelding 1.

Afbeelding 1 Scenario's van OV tracés



Voor de vier verschillende scenario's zijn drie varianten onderzocht: een ligging op maaiveld (0) een ligging op een constructie boven maaiveld (+1) en een verdiepte ligging onder maaiveld (-1).

De studie bestaat drie delen:
1) Een Quickscan, waarin de te technische mogelijkheden en onmogelijkheden van de verschillende scenario's en varianten op hoofdlijnen zijn beschouwd,
2) een nadere verdieping van de technische mogelijkheden en onmogelijkheden van Merwede- en Papendorplijn, en
3) Een nadere verdieping naar doorkoppelen naar de binnenstad en het uitvoeren van de -1 tunnelvariant als boortunnel.

Quickscan

Uit de eerste beschouwing is een aantal conclusies getrokken die hebben geleid tot een eerste trechtering, op basis waarvan verschillende combinaties van tracés en varianten zijn afgevallen en niet verder worden behandeld in de nadere verdieping. De conclusies zijn:
1 ligging op +1 is niet wenselijk;
2 een tracé via de Valeriusbaan is niet realistisch;
3 combineren Merwedelijn en Papendorplijn is niet realistisch.

Ligging op +1 is niet realistisch

In de eerste beschouwing is door de gemeente en provincie geconcludeerd dat de +1 ligging niet wenselijk is. Een viaduct door hoog stedelijk gebied (wat nog deels moet worden ontwikkeld) geeft onvoldoende ruimtelijke kwaliteit.

Tracé via Valeriusbaan niet realistisch

Een aansluiting van de tramverbinding via de Valeriusbaan op busstation west is voor zowel een ligging op +1, maaiveld en -1 niet realistisch, gezien de gewenste hoge OV snelheid, de hoeveelheid trams en bussen, de beperkte ruimte tussen de gebouwen en obstakels op +1 (bruggen tussen kantoren) en op -1 (parkeergarage en diverse funderingen), en bussen die van de Dichtersbaan komen.

Combineren Merwedelijn en Papendorplijn niet realistisch

De Merwedelijn en de Papendorplijn kunnen niet tegelijkertijd in of op dezelfde infra rijden, vanwege de verwachte frequenties. De verwachte frequentie van de Merwedelijn is 20-24 trams per uur per richting, van de Papendorplijn 8-16 trams per uur per richting. Voor de twee lijnen samen is de frequentie dan 28-40 trams per uur per richting. De maximale capaciteit van traminfrastructuur ligt (afhankelijk van diverse voorwaarden) tussen de 20 en 24 trams per uur per richting.

Nadere Verdieping Merwedelijn

Er zijn twee tracés nader beschouwd voor de Merwedelijn van Utrecht Centraal naar P+R Westraven, zie afbeelding 2:
- via de Croeselaan, Van Zijstweg en Europalaan;
- via de Graadt van Roggenweg, Overste den Oudenlaan en Europalaan.

Voor beide tracés zijn de maaiveldligging en de ondergrondse -1 ligging in meer detail uitgewerkt. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Merwedelijn op maaiveld niet realistisch

Een ligging op maaiveld is voor de Merwedelijn niet realistisch. Een maaiveldligging van de Merwedelijn heeft negatieve effecten op de volgende aspecten:
- stedelijke kwaliteit;
- OV snelheid;
- geluidsniveau en trillingen:
  - hoger als gevolg van noodzakelijke krappe bogen;
- barrièrewerking voor langzaam verkeer:
  - langer wachten met oversteken;
- doorstroming voor autoverkeer:

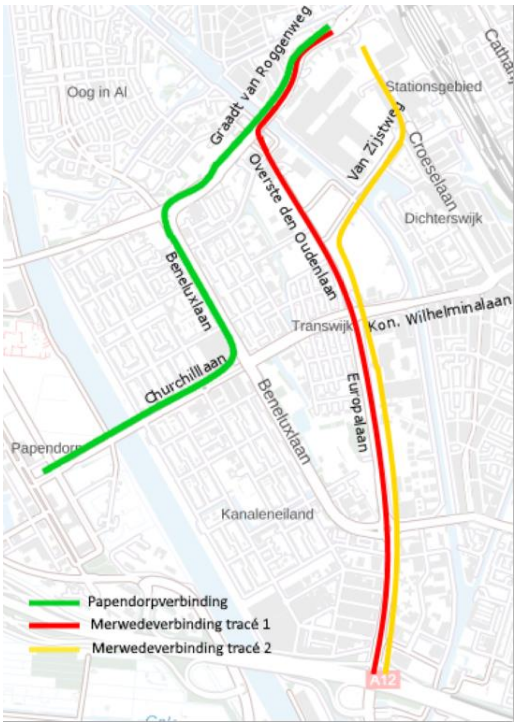
- bij de Overste Den Oudenlaan vermindert de ruimte voor autoverkeer en de meeste kruispunten, vooral Europaplein en aansluitingen A12 hebben onvoldoende capaciteit om verkeer zonder vertraging af te wikkelen.

Merwedelijn ondergronds (-1) lijkt technisch haalbaar

Een ondergrondse ligging (-1) lijkt voor de Merwedelijn technisch haalbaar:

- voor beide tracés (via Graadt van Roggenweg en via Van Zijstweg) kan worden geconcludeerd dat de variant met een ligging op -1, in een 'cut and cover' tunnel en met een aantal kanttekeningen, technisch haalbaar lijkt;
- bij een ondergrondse ligging zijn voor beide tracés reistijden mogelijk van 7,5 minuut tussen P+R Westraven en station Utrecht Centraal. Dat is 3,5 minuut sneller dan de huidige SUNIJ lijn. Hierbij wordt uitgegaan van ruime bogen (bochtstraal R=200 m, snelheid 40 km/uur));
- In een volgend stadium dienen in ieder geval de volgende ontwerpkeuzes te worden gemaakt:
  - de afweging bij bochten van de tramlijn: hoge snelheid en verwijderen bestaande gebouwen versus minder hoge snelheid en gebouwen intact laten;
  - behouden of verwijderen van de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein en de fietstunnel onder Europaplein;
  - inpassing van de tramtunnel naast de brugfunderingen Sowetobrug en Nelson Mandelabrug;
  - de locatie van de eindhalte bij Utrecht Centraal, met aandacht voor een zo compact mogelijke knoop.

Afbeelding 2 Twee mogelijke tracés op -1 voor de Merwedelijn en één op maaiveld voor de Papendorplijn



Nadere Verdieping Papendorplijn

De Papendorplijn op maaiveld is nader uitgewerkt. Deze lijn loopt via het tracé van de bestaande SUNIJ lijn: de Graadt van Roggenweg, de Weg der Verenigde Naties en de Beneluxlaan tot aan 5 Meiplein, zie afbeelding 2. Hier gaat het tracé via de Churchilllaan en Prins Clausbrug naar P+R Papendorp bij de A2 (Hub XL). Om de inpasbaarheid vast te stellen bij een verhoging van de frequentie van 8 naar 16 trams per uur per richting, is het volgende nader onderzocht:

Frequentieverhoging tram op Graadt van Roggenweg

Voor de verhoogde tramfrequentie van 8 naar 16 trams per uur per richting op de Graadt van Roggenweg in relatie tot het Functioneel Ontwerp (FO) voor het Lombokplein wordt het volgende geconcludeerd:

- kruispunt met Overste den Oudenlaan:
  - een frequentie van 16 trams per uur lijkt mogelijk. Wel heeft het kruispunt voldoende afwikkeltijd nodig bij evenementen in de Jaarbeurs;
- kruising met Koningsbergerstraat:
  - een frequentie van 8 trams per uur is mogelijk. Een hogere frequentie, tot 16 trams per uur, heeft voor het auto- en fietsverkeer tot gevolg dat er langere wachttijden ontstaan;
- halte Jaarbeursplein:
  - een frequentie van 8 trams per uur is mogelijk. Een frequentie van 16 trams per uur, in combinatie met bussen is kritisch. Om de tramfrequentie te verhogen zal het aantal bussen moeten worden verminderd.

Nieuw ontwerp nodig voor het 5 Meiplein en Churchilllaan

Op het 5 Meiplein gaat de tram van de Beneluxlaan met een boog naar de Churchilllaan richting Prins Clausbrug. Hierbij kan het volgende geconcludeerd worden:

- de trambaan conflicteert met of de bestaande bebouwing, of de rijbaan van de Churchilllaan of de busonderdoorgang;
- de meest reële oplossing is het verwijderen van de busonderdoorgang waardoor de tram in de middenligging komt op de Churchilllaan;
- vervolgens inpassing alleen mogelijk is bij toepassing van een krappe boog, waardoor de OV snelheid laag wordt met mogelijk een hoger geluidsniveau en trillingen;
- bij 8 trams is enig medegebruik door bussen mogelijk, bij 16 trams wordt medegebruik kritisch. Indien de bussen op de rijbaan komen met overig verkeer leidt dat tot mindere kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) voor de HOV bussen.

Eindhalte Utrecht Centraal en doorkoppeling Merwedelijn -1

Eindhalte Utrecht Centraal

Voor de Merwedelijn is op basis van de eerste fasen van het onderzoek onderzocht hoe een ondergrondse eindhalte in het stationsgebied kan worden gesitueerd met een zo kort mogelijke loopafstand naar station Utrecht Centraal. Er zijn twee mogelijke locaties verkend:

1 locatie Jaarbeursplein;
2 locatie Croeselaan.

Uit de verkenning is gebleken dat de halte onder de huidige halte Jaarbeursplein eenvoudiger inpasbaar is dan ter plaatse van de Croeselaan. Daarnaast kent een halte onder de huidige halte Jaarbeursplein een kortere loopafstand naar station Utrecht Centraal (108 seconden/bijna 2 minuten)

Doorkoppelen tram naar binnenstad

Het doorkoppelen van de Merwedelijn ondergronds onder de treinsporen door naar de binnenstad nabij Utrecht Centraal is technisch verkend. Hiervoor heeft ook afstemming plaats gehad met ProRail. Het lijkt mogelijk om een tramtunnel onder de langzaam verkeerroute en Leidse Rijn aan te leggen en gebruik te maken van de bestaande constructie van de Van Sijpensteijntunnel. Dat laatste is een belangrijk voordeel ten aanzien van het aantal benodigde buitendienststellingen van de treinsporen. In geval van emplacement Utrecht is dit extra belangrijk omdat in het DSSU project vele wissels zijn gesaneerd zodat bijsturing van de treindienst minder goed mogelijk is. Dat kan betekenen dat corridors langdurig gestremd worden wat niet acceptabel is. Verder is het maken van de tunnelwanden onder de hoogtebeperking in de Van Sijpesteijntunnel is complex maar wel mogelijk. De definitieve haalbaarheid moet in een vervolgfase worden uitgewerkt.

Bij de doorkoppeling is het mogelijk om een ondergrondse halte te creëren aan de oostzijde van het spoor, onder Smakkelaarsveld. Bij deze optie is de overstaptijd naar de trein korter, doordat via de noordelijke reizigerstunnel direct naar de perrons kan worden gelopen. De afstand tot de noordelijke reizigerstunnel is circa 35 seconden. Naar de stationshal is de overstaptijd 160 seconden / ruim 2,5 minuut en is daarmee

vergelijkbaar met halte Jaarbeursplein. Een tramhalte onder de treinsporen lijkt niet realistisch omdat de spoorbrug van de Van Sijpesteijntunnel te smal is en dan geheel moet worden vervangen of versterkt. Verdere uitwerking met meer kostbare, innovatieve en risicovolle bouwwijze is niet opgenomen in deze studie.

Doorkoppeling van de Merwedelijn naar de Uithoflijn is geen onderdeel van deze studie geweest. Duidelijk is wel dat de mogelijkheden voor doorkoppeling in het stationsgebied aan de Uithoflijn op maaiveld al worden benut via de huidige doorkoppeling van de SUNIJ naar de Uithoflijn. Doorkoppeling van de Merwedelijn op -1 aan de Uithoflijn is niet mogelijk of met zeer grote consequenties. In dit onderzoek is daarom uitgegaan van een doorkoppeling van de Papendorplijn op maaiveld aan de Uithoflijn.

Bouwmethode boortunnel

In deze studie zijn een aantal tracés verkend waarvoor een boortunnel van meerwaarde zou kunnen zijn. Op basis van de studie is geconcludeerd dat de tracés verschillende risicoprofielen kennen. Het tracé via de Graadt van Roggenweg kent de minste risico's en kruist de treinsporen via een tracé onder de Van Sijpensteijntunnel met een halte juist aan de oostzijde van de treinsporen bij Smakkelaarsveld.

De andere twee onderzochte tracés kennen meer risico's. Eén tracé loopt via de Van Zijstweg om gebouwen en dan parallel aan de treinsporen onder het station. Het bouwen van een tramhalte onder de meest westelijke sporen en het boren langs funderingen van het station en stadskantoor kennen veel risico's.

De derde mogelijkheid passeert de spoorbundel ter hoogte van de Moreelsebrug aan de zuidzijde van het station. Voor het kruisen van de sporen is deze locatie wel een optie. Echter de tunnel ligt diep om onder gebouwen te kunnen passeren aan de westzijde en oostzijde. Aan de oostzijde komt het tracé richting binnenstad onder diverse (monumentale) gebouwen. Boren onder gebouwen kent grote risico's.

De boortunnel van P+R Westraven tot aan Vredenburg is in kosten vergelijkbaar met een cut&covertunnel over hetzelfde traject. Bouwhinder tijdens de aanleg van een boortunnel is fors minder en beperkt zich veelal tot de haltes.

Nader onderzoek

De voorliggende rapportage is een quickscan die op een aantal onderdelen is verdiept. Op basis van inzichten uit het onderzoek zijn richtingen bepaald. Met name rond station Utrecht Centraal liggen technisch complexe vraagstukken om een compacte knoop en een doorkoppeling naar de binnenstadsas te realiseren. Hiervoor moet het treinstation en/of het spoor worden gekruist. Dat is een technisch complexe opgave welke niet eenvoudig kan worden beantwoord. De toepassing van andere bouwtechnieken zoals boren zijn hiervoor mogelijk kansrijk. Echter deze technieken kennen ook hun kosten, risico's en/of beperkingen.

Wij adviseren om het volgende nader uit te werken:

- voor de Merwedelijn op -1 zijn nog keuzes te maken over snelheid en verwijderen gebouwen versus tijdsverlies in bochten maar sparen gebouwen;
- verder moeten voor de Merwedelijn, afhankelijk van het gekozen tracé, de volgende zaken verder worden uitgewerkt: de bouwfasering, de ligging ondergronds in het wegprofiel, het ondergronds passeren van de bruggen over het Merwedekanaal (Sowetobrug of Nelson Mandelabrug), het handhaven of verwijderen van de busonderdoorgang Anne Frankplein en fietstunnel Europaplein;
- bepaling van het aantal haltes, of de haltes een verdeelhal krijgen en voor de eindhalte op station Utrecht Centraal nadere invulling en ontwerp van belangrijke looproutes naar het station;
- voor de doorkoppeling onder de treinsporen naar de binnenstad met een cut&covertunnel dient de fundering van de Van Sijpesteijntunnel (landhoofden van het spoorviaduct) exact duidelijk te worden zodat de haalbaarheid en risico's van een tunnel in dit traject kan worden bepaald. Een station onder de sporen kent aanvullende risico's omdat het spoorviaduct dan moet worden vervangen. Dit vraag om nader onderzoek naar kostbare, innovatieve en mogelijk risicovolle bouwmethode;
- om de optie van een boortunnel in het stationsgebied verder te verkennen adviseren we nader onderzoek naar funderingen van gebouwen, ondergrondse gebouwen en interactie tussen gebouwen en fundering;

- voor de Papendorplijn op maaiveld is nader onderzoek nodig op de Graadt van Roggenweg bij tramfrequenties hoger dan 8, afhankelijk van het aantal buslijnen.

1

INLEIDING

De afgelopen jaren is in samenwerking tussen de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht een aantal studies gedaan naar de benodigde OV maatregelen (Schaalsprong OV) in Utrecht. Het gaat hierbij om:
- het Regionaal Toekomstbeeld OV [ref. 10];
- de studie Zuidwest van de gemeente Utrecht [ref. 12];
- de Quickscan HOV Zuidlob van U Ned [ref. 11].

Hieruit is onder andere de potentie van de Merwedelijn, een lightrailverbinding tussen het P+R Westraven en het Station Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone (MWKZ), naar voren gekomen. In het project Samen OV Versnellen in Utrecht werken provincie en gemeente Utrecht samen aan de invulling van de Schaalsprong OV, waaronder de Merwedelijn en Papendorplijn. Hiervoor worden verschillende onderzoeken gedaan die samen komen in een integrale notitie.

Het voorliggende document is de uitwerking van de OV-infrastructuur: de technische rapportage voor de infrastructurele inpassing. In de technische rapportage is rekening gehouden met meerdere mogelijke locaties, exploitaties, type voertuigen en type ligging. Gecombineerd met de informatie uit het vervoerkundig onderzoek, kan een keuze voor een uitwerking (verdieping) van een aantal varianten worden gemaakt welke in een later stadium nader kunnen worden uitgewerkt.

Deze rapportage

In dit rapport is beschreven welke (on)mogelijkheden er zijn ten aanzien van het inpassen van de beoogde tracés, en wat de bijhorende effecten/consequenties zijn. In dit rapport wordt onderscheid gemaakt in drie stappen:
1 een QuickScan op hoofdlijnen, waarin op basis van basisuitgangspunten een eerste schifting van de mogelijke en onmogelijke oplossingen wordt gegeven (hoofdstuk 3);
2 een nadere verdieping, waar ingezoomd wordt op verschillende locaties om een beeld te geven van de (on)mogelijkheden op een lager en meer lokaal detailniveau (hoofdstuk 4, 5, 6);
3 een tweede verdiepingsslag om specifieke onderzoeksvragen te beantwoorden (hoofdstuk 7, 8).

2

SCOPE

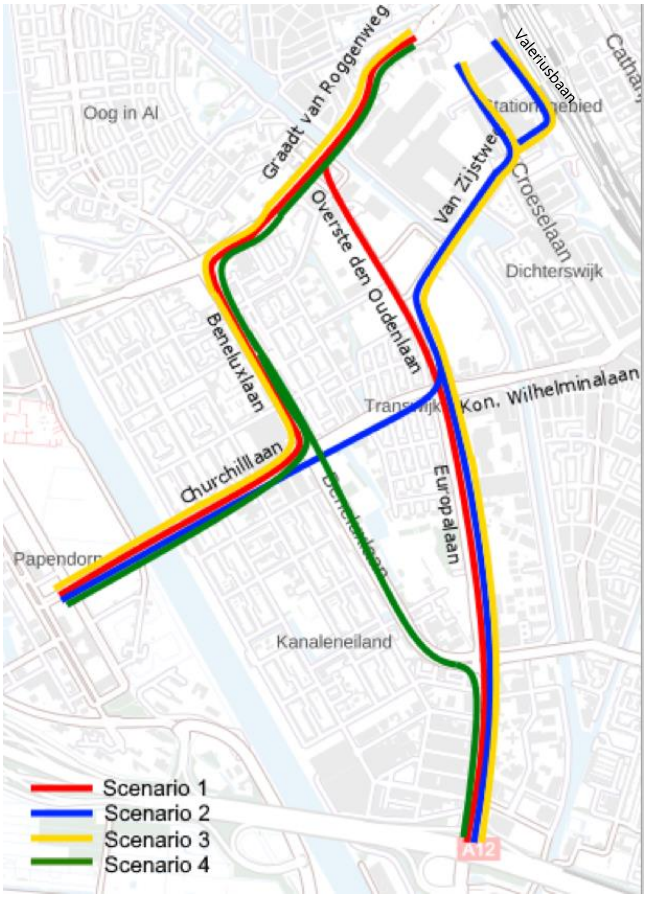
Op hoofdlijnen richt het project 'Samen OV versnellen in Utrecht Zuidwest' zich op het verbeteren van de sneltramverbindingen tussen het Centraal Station en Nieuwegein/IJsselstein en Papendorp (Regionaal toekomstbeeld OV [ref. 10], Quickscan HOV Zuidlob [ref. 19]). Op dit moment wordt de verbinding naar Nieuwegein/IJsselstein bediend door de SUNIJ lijn (sneltram) en de verbinding naar Papendorp door HOV bussen. De verbetering van de verbindingen is gericht op vervoersnelheid (sneller van A naar B), op frequentie (meer trams per uur), op capaciteit (meer reizigers) en nieuwe gebieden ontsluiten. Het voornaamste doel van het huidige onderzoek is om inzicht te geven op welke locaties een verbeterde sneltramverbinding wel of niet haalbaar is.

2.1 Twee OV-lijnen met vier scenario's

Het startpunt voor de huidige studie is een oplossing waarbij wordt uitgegaan van twee nieuwe sneltramlijnen:
- de Merwedelijn (tussen Station Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein);
- de Papendorplijn (tussen Station Utrecht Centraal en Papendorp).

Voor de verbeterde lijnen zijn vier scenario's voorzien, die uit eerdere studies [ref 18, 19, 20] zijn gedestilleerd. In afbeelding 2.1 zijn de vier scenario's voor beide OV-verbindingen op de luchtfoto van Utrecht geprojecteerd. Hier wordt gewerkt met scenario's omdat er verschillende combinaties zijn van Merwede- en Papendorpverbinding waarbij al dan niet wordt samen gereden op het tracé.

Afbeelding 2.1 Scenario's OV tracé



Scenario 1 (rood)

Scenario 1 gaat ervan uit dat de Merwedelijn via de Graadt van Roggenweg, de Overste Den Oudenlaan en de Europalaan naar Nieuwegein loopt. De Papendorplijn benut dezelfde route als de Merwedelijn, tot aan de kruising met de Overste Den Oudenlaan. Daar splitst het zich af en loopt vervolgens via de Beneluxlaan en de Churchilllaan, over de Prins Clausbrug naar Papendorp.

Scenario 2 (blauw)

Scenario 2 gaat ervan uit dat de Merwedelijn begint bij de Croeselaan of de Valeriusbaan en vervolgens ten zuiden van de Jaarbeurs het stationsgebied verlaat en via de Van Zijstweg en de Europalaan naar Nieuwgein loopt. De Papendorplijn benut dezelfde route als de Merwedelijn, tot aan het Anne Frankplein Daar splitst het zich af en loopt vervolgens via de Koningin Wilhelminalaan en de Churchilllaan, over de Prins Clausbrug naar Papendorp.

Scenario 3 (geel)

Scenario 3 gaat uit van geheel gescheiden tracés, waarbij de Merwedelijn hetzelfde tracé volgt als in scenario 2 via de Van Zijstweg en de Papendorplijn hetzelfde tracé volgt als in scenario 1 via de Graadt van Roggenweg.

Scenario 4 (groen)

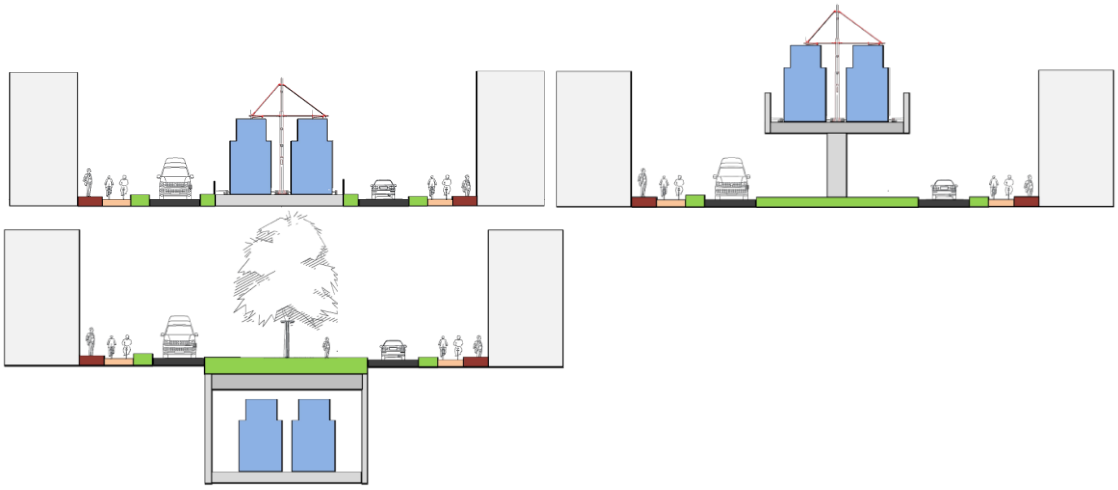
Scenario 4 gaat uit van hetzelfde tracé als de huidige SUNIJ lijn. De Merwedelijn volgt dit tracé volledig. De Papendorplijn splitst zich bij het 5 Meiplein en gaat vervolgens via de Churchilllaan over de Prins Clausbrug naar Papendorp. Dit is hetzelfde tracé als geldt voor scenario 1.

2.2 Drie varianten

Voor de inpassing van de nieuwe lijnen worden drie varianten beschouwd:
- ligging op niveau 0: dit is ligging op maaiveld;
- ligging op +1: dit is ligging boven maaiveld, op een constructie;
- ligging op -1: dit is ligging onder maaiveld (ondergronds) in een tunnel.

In afbeelding 2.2 zijn de verschillende varianten indicatief weergegeven. Deze drie varianten worden beschouwd voor alle tracés.

Afbeelding 2.2 Indicatie 3 varianten: linksboven: 0 (op maaiveld), rechtsboven +1 en onder: -1

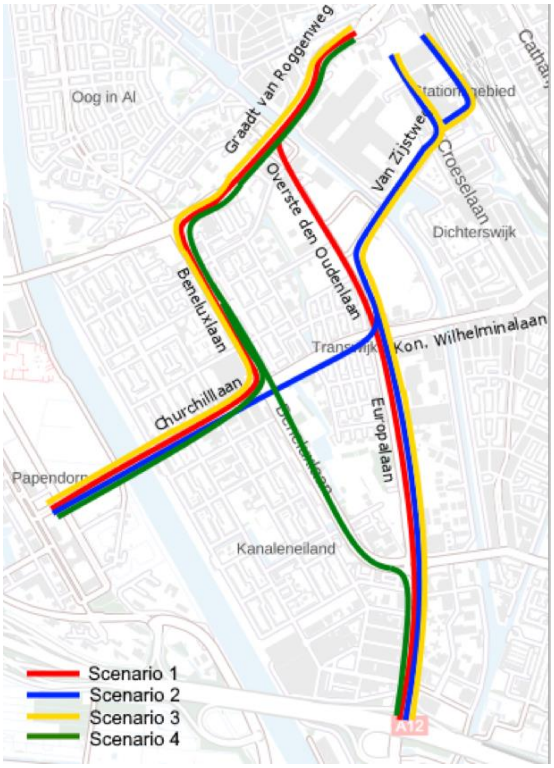


3

QUICKSCAN OP HOOFDLIJNEN

In deze QuickScan worden de (on)mogelijkheden van de drie varianten (op maaiveld, op +1 ligging en -1 ligging) op hoofdlijnen beschouwd voor de vier verschillende scenario's. In afbeelding 3.1 zijn de vier scenario's geprojecteerd, in combinatie met de straatnamen waarover de verschillende tracés lopen. In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de straten waarover de verschillende scenario's lopen.

Afbeelding 3.1 Scenario's OV tracé



Tabel 3.1. Overzicht van Scenario per straat (MWL staat voor Merwedelijn, PDL voor Papendorplijn)

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Valeriusbaan óf Croeselaan	-	MWL + PDL	MWL	-
Graadt van Roggenweg;	MWL + PDL	-	PDL	MWL + PDL
Overste Den Oudenlaan;	MWL	MWL + PDL	MWL	-
Europalaan.	MWL	MWL	MWL	MWL
Beneluxlaan	PDL	-	PDL	MWL + PDL
Churchilllaan	PDL	PDL	PDL	PDL

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Valeriusbaan óf Croeselaan	-	MWL + PDL	MWL	-
Van Zijstweg	-	MWL + PDL	MWL	-
Kon. Wilhelminalaan	-	PDL	-	-

3.1 Methode

Het doel van deze Quickscan is het beoordelen van de (on)mogelijkheden ten aanzien van de inpasbaarheid van de drie verschillende varianten (boven maaiveld, maaiveld, ondergronds) op de verschillende tracés die horen bij de vier scenario's. Hierbij worden dominante criteria gehanteerd, waarmee op basis van redenatie op hoofdlijnen de (on)mogelijkheden worden vastgesteld. De Quickscan is niet gebaseerd op technische uitwerking. Hiervoor wordt verwezen naar de nadere verdieping in de volgende hoofdstukken.

De dominante criteria die in deze QuickScan zijn aangehouden zijn:
- effecten op OV-reistijden tram/bus;
- effecten op stedelijke kwaliteit;
- effecten op oversteekbaarheid;
- faseer- en maakbaarheid;
- investeringskosten.

Effecten op OV-reistijden tram/bus
Binnen dit criterium wordt gekeken naar de vervoerssnelheid en de capaciteit van de nieuwe lijnen, in relatie tot de drie varianten. Vervoerssnelheid is in deze een combinatie van de lengte van de route (afstand) en de gemiddelde snelheid van de tram op de route. Capaciteit is in deze de frequentie van trams (aantal trams per uur per richting) op de route, waarbij het uitgangspunt het huidige trammaterieel is.

Effecten op stedelijke kwaliteit
Binnen het criterium stedelijke kwaliteit wordt gekeken naar de ruimtelijke en esthetische kwaliteit van de oplossing, en de mate waarin dit bijdraagt aan het gewenste straatbeeld in Utrecht. Dit kan te maken hebben met zichtlijnen en zichtbaarheid en toegankelijkheid van functies van gebouwen, plaatsen of straten. Hierbij speelt de infrastructuur een rol, bijvoorbeeld door schaduwvorming of gebruik van ruimte die nu voor groen gebruikt wordt, maar ook de intensiteit en snelheid van het OV een rol spelen, wat ook een hoger geluidsniveau en trillingen kan veroorzaken bij trams in krappe bogen.

Effecten op oversteekbaarheid
Binnen het criterium oversteekbaarheid wordt gekeken naar de mate van barrièrewerking van een variant voor voetgangers en fietsers.

Investeringskosten
De investeringskosten worden uitgedrukt in een globale eenheidsprijs per strekkende meter, per variant. Deze eenheidsprijs geeft een globaal beeld in de verschillen in kosten tussen de verschillende varianten.

Faseer- en maakbaarheid
Binnen het criterium faseer- en maakbaarheid wordt gekeken of de constructies en bouwmethoden voor de varianten en scenario's mogelijk zijn of wat de consequenties zijn. Ook wordt beoordeeld of de SUNIJ lijn in bedrijf kan blijven tijdens de bouw en wat de hinder is voor andere modaliteiten.

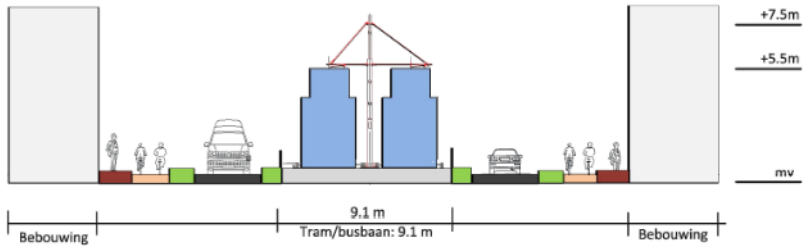
3.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden Quickscan

3.2.1 Karakteristieken van de drie varianten

Maaiveldligging

Bij de ligging op maaiveld wordt voor de eerste fase uitgegaan van een ligging in de middenberm tussen twee rijbanen voor het autoverkeer. Mocht het maaiveld later verder worden uitgewerkt dan zijn meerdere oplossingsrichtingen voor het profiel mogelijk. Een voorbeeld profiel voor de maaiveldligging is getoond in afbeelding 3.2.

Afbeelding 3.2 Voorbeeld dwarsprofiel maaiveld ligging

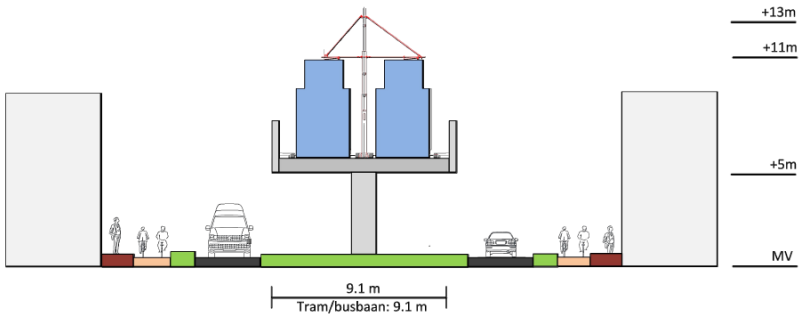


Voor de haltes wordt eveneens uitgegaan van een ligging op maaiveld, in de middenberm tussen de rijbanen. Op deze locaties zal het ruimtebeslag groter zijn en zullen aanvullende maatregelen moeten worden genomen, zodat reizigers de haltes op een veilige en toegankelijke manier kunnen bereiken.

Verhoogde ligging: +1

Bij de +1 ligging is het uitgangspunt dat de trambaan gescheiden wordt van het overige verkeer en verhoogd op een viaduct rijdt. Hierbij is uitgegaan van een constructie van prefab betonnen liggers met om de 30 m steunpunten (dit is gebruikelijk de meest economische keuze). Voor de hoogteligging is ervan uitgegaan dat de OV baan op circa 5 m hoogte ten opzichte van het maaiveld komt te liggen (zie voorbeeld afbeelding 3.3).

Afbeelding 3.3 Voorbeeld dwarsprofiel +1 ligging

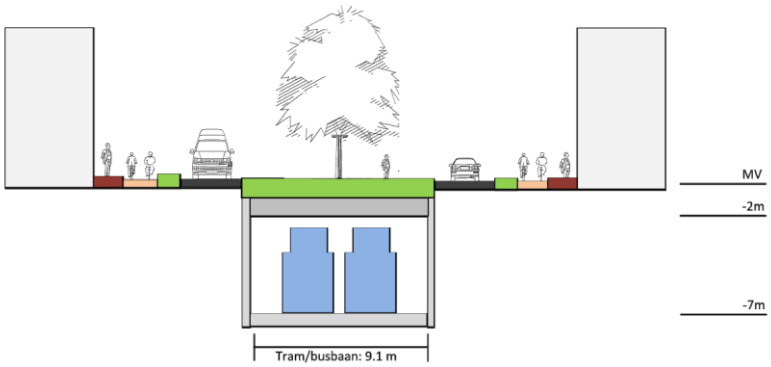


Voor de haltes wordt uitgegaan van perrons op hoogte. Hierbij zullen aanvullende maatregelen, zoals trappen en liften, moeten worden aangebracht om de haltes toegankelijk te maken. Daarnaast zullen er voorzieningen op maaiveld worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld fietsenstallingen.

Ondergrondse ligging: -1

Voor de -1 ligging is uitgegaan van een OV baan in een tunnelconstructie, waarbij de bovenliggende wegstructuur globaal wordt gevolgd. Voor de tunnelconstructie is uitgegaan van de cut&cover bouwmethode[1]. Een ander mogelijkheid is een boortunnel, deze optie wordt in hoofdstuk 8 verkend. Voor de diepteligging van de tunnel is uitgegaan van -7 m ten opzichte van maaiveld, wat betekent dat het dak van de tunnel ongeveer 1 m onder maaiveld ligt (zie afbeelding 3.4). Voor de onderdoorgang bij Merwedekanaal geldt een grotere diepte.

Afbeelding 3.4 Voorbeeld dwarsprofiel -1 ligging



Voor haltes wordt uitgegaan van ondergrondse perrons, met trappen en liften naar maaiveld.

3.2.2 Capaciteit en frequenties OV lijnen

Vanuit de vervoerkundige analyse zijn prognoseberekeningen uitgevoerd op basis van verschillende exploitatievarianten. De uitkomsten variëren per route keuze, bus/tram keuze en de andere lijnen in het netwerk. Uitgaande van het wiel en spaak principe en het koppelen van de Merwedelijn aan de binnenstadsas worden de verwachte stromen 8.700 per etmaal op de Papendorplijn en 57.300 per etmaal op de Merwedelijn in 2040.

Er is dus voor de Merwedelijn een stijging van het aantal reizigers zichtbaar (+208 %). Uit de vervoerkundige analyse blijkt dat het vertrammen van de Papendorplijn op termijn gewenst kan zijn [ref. 20]. Het nut en de noodzaak van vertramming van de Papendorplijn hangt in hogere mate af van toekomstige ontwikkelingen die nog niet in de berekening meegenomen zijn.

Voor de beoogde frequentie (aantal trams per uur per richting) van de 2 sneltramlijnen wordt uitgegaan van het volgende:
- Merwedelijn: 16 tot 24 trams per richting per uur;
- Papendorplijn: 8 tot 16 trams per richting per uur.

Door rekening te houden met deze frequenties voor het bepalen van de effecten is de infrastructuur voldoende toekomstvast. Ter vergelijking: op de huidige SUNIJ lijn is de frequentie 8 trams per uur per richting.

[1] Open bouwput methode, een tunnel waarbij van bovenaf wordt gegraven

3.2.3 Snelheid

Voor het ontwerp van de trambaan wordt uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 50 km/h, conform de vigerende richtlijnen: OVS Sporen (v3.0), van de provincie Utrecht. Deze ontwerpsnelheid is maatgevend voor de straal van de bogen in de trambaan.

In tabel 3.2 zijn de afstanden tussen station Utrecht Centraal en P+R Westraven voor de Merwedelijn opgenomen. Het verschil in afstand tussen de huidige SUNIJ lijn en scenario 2 (blauw) en 3 (geel) is 600 m, wat een verschil is in reistijd is van circa 1 minuut.

Tabel 3.2 Reisafstanden verschillende tracés Merwedelijn

Waarde	Scenario 1 rood, via Graadt van Roggenweg - Overste den Oudenlaan	Scenario 2 blauw, via Van Zijstweg	Scenario 3 geel, via Van Zijstweg	Scenario 4 (SUNIJ lijn), via Graadt van Roggenweg - Beneluxlaan
afstand (meters)	4250	4100	4100	4700

In tabel 3.3 zijn een aantal belangrijke vertragende infrastructurele factoren weergegeven en welk effect zij hebben op de reistijd. Deze worden in de beoordeling op hoofdlijnen gebruikt om de scenario's en varianten te vergelijken.

Tabel 3.3 Vertragende factoren op een trambaan bij een rijsnelheid van 50 km/u

Vertragende factoren op lijn	Extra reistijd in seconden	Extra reistijd in minuten
halteren per halte	45	0,75
kruisen VRI kruispunten	15	0,25
bogen R = 40 m (15 km/u)	18	0,3
bogen R = 200 m (40 km/u)	9	0,15

3.3 Beoordeling varianten op hoofdlijnen

3.3.1 Effecten op OV-reistijden tram/bus

Binnen het criterium 'effecten op OV-reistijden' is de focus op de vervoersnelheid: de tijd die nodig is om van A naar B te komen. Hierin zijn met name de volgende aspecten maatgevend:

1 de af te leggen afstand tussen A en B;
2 de ontwerpsnelheid van de infrastructuur;
3 het aantal haltes;
4 de frequentie en type OV voertuigen;
5 de hoeveelheid conflicten met andere vervoerswijzen.

Deze aspecten worden vergeleken voor de ligging op maaiveld, op +1 en -1.

Ligging op maaiveld

Voor een ligging op maaiveld geldt dat de sneltram op hetzelfde niveau rijdt als het overige verkeer. De trambaan heeft eigen infrastructuur, die wordt gescheiden van het overige verkeer met hekken en hagen. Wel zijn er kruispunten en oversteekplaatsen aanwezig. De tram heeft in principe prioriteit op kruispunten.

Toch leveren deze punten vertraging op, doordat er afgeremd moet worden en de tram niet altijd direct een 'groen' sein krijgt. In alle vier de scenario's zijn ongeveer zes van dit soort kruispunten. Oversteken zijn beveiligd, maar uit voorzorg kan een tram hier maximaal 40 km/u rijden. Door de kruis- en oversteekpunten zijn de reistijden van de maaiveld scenario's ongeveer 1,5 minuut langer, dan ongelijkvloerse oplossingen zonder interactie met ander verkeer. Door de combinatie van kruispunten, oversteekplaatsen en bogen die de wegindeling volgen is het niet mogelijk om altijd 50 km/u te rijden.

Op locaties waar de beschikbare ruimte beperkt is, is het noodzakelijk om de trambaan te combineren met andere functies, zoals bijvoorbeeld een busbaan. Het combineren van functies heeft echter gevolgen voor de maximale frequentie, snelheid, veiligheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling (kans op vertragingen). Op maaiveld kan dan een frequentie van maximaal 16-20 OV voertuigen per richting per uur behaald worden. De locaties waar de beschikbare ruimte beperkt is, zijn:
- Valeriusbaan en Van Zijstweg;
- Churchilllaan en Prins Clausbrug.

De Valeriusbaan wordt in scenario 2 benut door de Merwede- en de Papendorplijn en in scenario 3 door alleen de Merwedelijn. Momenteel rijden hier ongeveer 900 bussen per etmaal per richting langs (bron: provincie Utrecht, situatie 2017 (pre-corona)). De busfrequentie is circa 900 / 18 = 50 bussen per richting per uur. Combinatie tussen tram en bus is op de Valeriusbaan dus niet realistisch mede in relatie tot bussen die rijden via de Dichtersbaan. Daarmee vervalt halteren voor de tram op busstation west. Het alternatief is de route via Van Zijstweg en de Croeselaan, deze wordt meegenomen in de nadere verdieping.

De Churchilllaan wordt benut door de Papendorplijn in alle scenario's. De frequentie van de bussen is hier hoger dan 20 per richting per uur. Voor de Churchilllaan en Prins Clausbrug is het uitgangspunt dat de bus grotendeels vervangen wordt door tram en het overige aandeel bussen met het autoverkeer mee rijdt.

Ligging boven maaiveld
In een situatie met een ligging boven maaiveld, op niveau +1, heeft de trambaan een volledig eigen infrastructuur. Daardoor is het mogelijk om een hogere vervoersnelheid en een frequentie van 20 tot 24 trams per uur per richting te behalen. Voor een ligging op +1 wordt ervan uitgegaan dat het 'rijden op zicht'-principe mogelijk is en dat er geen aanvullende veiligheidsmaatregelen nodig zijn.

Ligging onder maaiveld
In een situatie met een ligging onder maaiveld is het ook mogelijk een hogere vervoersnelheid en een frequentie van 20 tot 24 trams per uur per richting te behalen. Deze frequentie is onder bepaalde voorwaarden mogelijk: de trambaan dient op volledig eigen infrastructuur te liggen, dient voorzien te zijn van een beveiligingssysteem en er kan geen gebruik worden gemaakt van rijden op zicht. Door gebruik te maken van een beveiligingssysteem zijn opvolgtijden van 2 tot 3 minuten mogelijk, daarmee kan een frequentie van 20-24 trams per uur worden behaald. Daarvoor is het belangrijk dat de trams stipt op tijd rijden. Omdat de lijn na P+R Westraven doorrijdt op maaiveld naar Nieuwegein/IJsselstein, rijden de trams hier door interactie met ander verkeer niet exact op tijd. Bij P+R Westraven moet een voorziening zijn, zoals een buffer, zodat trams op vaste tijden de tunnel in gaan.

3.3.2 Stedelijke kwaliteit

Ligging op maaiveld
De inpassing van de trambaan gaat op meerdere plekken ten koste van de verblijfsfunctie of groen. Uit een eerste verkenning van de gemeente Utrecht naar geluidsniveau blijkt dat toevoegen van tram (met bestaande overige verkeer) mogelijk voor een te hoog geluidsniveau zorgt op 2 locaties: bij Anne Frankplein/Koningin Wilheminalaan en Van Zijstweg/Croeselaan.

Ligging boven maaiveld

Bij een +1 oplossing ontstaat een visuele barrière, die gebieden gevoelsmatig opdeelt. Ook is de plaatsing van steunpunten een aandachtspunt, omdat deze niet op oversteekplaatsen of in zichtlijnen geplaatst kunnen worden, waardoor een onrustig straatbeeld kan ontstaan. Verder is het gebied onder het viaduct in kader van aantrekkelijke stad en sociale veiligheid een aandachtspunt. In het stationsgebied is de ruimte op +1 niveau beperkt en een inpassing hier zou betekenen dat de trambaan, tussen gebouwen, op korte afstand van de gevels doorloopt. Ook moeten een luchtbrug tussen gebouwen worden verwijderd. Bij de A12 zou de trambaan naar een hoogte van circa 16 m moeten om over de A12 heen te gaan, waarvoor een grote overbrugging nodig is en een halte bij P+R Westraven een groot hoogteverschil heeft met het maaiveld. Door deze inpassing wordt de stedelijke kwaliteit beïnvloedt. Er ontstaat een visuele barrière, in plaats van een verbinding. De +1 ligging geeft net als de maaiveld ligging geluidshinder bij de krappe bogen.

Ligging onder maaiveld

Voor het gehele tracé geldt dat een -1 ligging geen tot weinig impact heeft op de gebruiksmogelijkheden van het maaiveld. Op locaties waar nu nog een tram op maaiveld ligt kan ruimte worden vrijgemaakt voor nieuwe functies. De -1 ligging veroorzaakt geen hoger geluidsniveau op maaiveld, eventueel wel trillingen naar gebouwen. Een -1 ligging via de Valeriusbaan naar het busstation west kruist een parkeergarage. Deze optie wordt niet als heel realistisch gezien.

3.3.3 Oversteekbaarheid

Ligging op maaiveld

De Europalaan, Graadt van Roggenweg, Croeselaan, Doctor M. A. Tellegenlaan/Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan zijn allen een (beoogde) hoofdfietsroute. Veel oversteken van het fiets- en voetganger hoofdnetwerk worden gekruist met de beoogde tramlijn.

Een maaiveldligging met de gewenste OV-snelheid van 50 km/h heeft een negatieve invloed op de stedelijke kwaliteit, door de barrièrewerking voor langzaam verkeer. Er zijn in kader van veiligheid namelijk hekken/hagen nodig langs de trambaan en de oversteken moeten worden beveiligd met slagbomen.

De ontruimingstijd wordt geschat op 40 seconden, bestaande uit ontruimingstijd, sluittijd van de slagbomen, passeertijd en tijd om de slagbomen weer te openen. Om de snelheid van 50 km/u te halen kunnen niet alle oversteekplaatsen uit het langzaam verkeernetwerk worden behouden of gerealiseerd, omdat ook bij beveiligde oversteken uit voorzorg niet op de maximale snelheid wordt gereden.

Ook de hoge frequentie beïnvloed de oversteekbaarheid negatief. In een beperkte mate heeft ook de lengte van het trammaterieel invloed. In het stationsgebied, waar de trams vanwege de veiligheid langzaam rijden en waar zich grote voetgangers- en fietsersstromen bevinden, kan de hoge frequentie tot knelpunten leiden.

De wachttijden bij kruispunten wordt langer naarmate de frequentie van de tram stijgt. Het overige verkeer moet vaker en langer wachten voor de tram. Een kruispunt of oversteekplaats waar vaker en langer gewacht moet worden, past minder goed bij de verkeersontsluiting van het stationsgebied en bij de hoofdverkeersroutes binnen de stad. Snel OV op maaiveld en goede oversteekbaarheid zijn daarom niet verenigbaar.

3.3.4 Investeringskosten

In algemeen kan gesteld worden dat een -1 ligging kostbaarder is dan een en +1 ligging en deze is weer kostbaarder dan een maaiveld ligging. De investeringskosten zijn per variant uitgewerkt en opgenomen in een aparte rapportage.

3.3.5 Faseer- en maakbaarheid

Ligging op maaiveld
Een trambaan aanleggen op maaiveld is mogelijk, maar heeft gevolgen voor de andere infrastructuur. Op alle tracés bevinden zich op meerdere locaties nutsvoorzieningen, waaronder het warmtenet en riool. Mogelijk moeten deze voorzieningen worden verlegd.

De bouwtijd voor de variant ligging op maaiveld wordt ingeschat op 2-3 jaar. Deze bouwtijd wordt voor een groot deel bepaald door de toegestane verkeershinder. Hoe minder hinder (met name voor het verkeer en OV) des te langer de bouw gaat duren. Bij de aanleg van de maaiveldligging over een nieuwe route kan de huidige SUNIJ lijn in bedrijf blijven.

Ligging boven maaiveld
Voor de +1 ligging is uitgegaan van een constructie die bestaat uit steunpunten met daartussen prefab betonnen balken. De steunpunten komen ongeveer om de 30 m te staan. Bij de positionering van de steunpunten zijn ook de aanwezige nuts- en riool voorzieningen mogelijk een beperkende factor. Daar waar het schuiven met de positie van de steunpunten niet mogelijk is, is een verlegging van de nuts- en of riool noodzakelijk.

De bouwtijd is mede afhankelijk van de toegestane overlast die de bouw met zich meebrengt. Op basis van ervaringen met de Amstelveenlijn schatten wij de bouwtijd tussen de 5 en 7 jaar voor de ligging op +1.

Ligging onder maaiveld
Bij een -1 ligging is de ondergrondse infrastructuur een belangrijk aandachtspunt. In de grond liggen diverse kabels en leidingen van de nutsbedrijven en het gemeentelijke riool. Ook zijn er een aantal specifieke ondergrondse obstakels waar in de nadere uitwerking (Hoofdstuk 4, 5 en 6) op in wordt gegaan. Voor de meeste nutsvoorzieningen geldt dat deze met het toepassen van beschermingsconstructie over het tunneldak heen kunnen worden gelegd. Normaliter liggen de nutsvoorzieningen tussen de 0,8 en 1,0 m onder het maaiveld. Voor het riool geldt dit niet. De rioolleidingen liggen dieper en liggen onder vrij verval. Het verleggen en aanpassen van de nutsvoorzieningen en het riool is mogelijk met maatwerk oplossingen per locatie.

De bouwtijd is mede afhankelijk van de toegestane overlast die de bouw met zich meebrengt. Op basis van ervaringen met de Amstelveenlijn schatten wij de bouwtijd tussen de 5 en 7 jaar voor de ligging -1.

3.4 Vergelijking van de varianten en conclusies

In tabel 3.4 zijn de resultaten van de Quickscan per variant en per criteria samengevat weergegeven.
De mate van barrièrewerking voor langzaam verkeer en de relatie tussen OV snelheid en doorstroming van autoverkeer is nader uitgewerkt in hoofdstuk 5 en 6.

Tabel 3.4 Vergelijking varianten op beoordelingscriteria

	Maaiveld	+1 Ligging	-1 Ligging
ov-reistijden tram/bus	langere reistijden (+1,5 minuut) door vertraging op kruispunten en overstekenplaatsen op route	korte reistijden t.o.v. maaiveldligging door volledig eigen en afgeschermde baan	korte reistijden t.o.v. maaiveldligging door volledig eigen en afgeschermde baan
stedelijke kwaliteit	verlaagd door hekken en hagen langs trambaan, mogelijk hoger geluids- en trillingenniveau	visuele barrière tussen gebieden en wijken, in stationsgebied en over A12, geen aantrekkelijke oplossing, schaduw, mogelijk hoger geluidsniveau	hoogste kwaliteit door meer vrije ruimte op maaiveld
oversteekbaarheid	grootste barrière	lokale barrières, zichtlijnen beperkt	ongehinderd oversteken
faseer- en maakbaarheid	maakbaar terwijl SUNIJ in dienst blijft, bouwtijd 2-3 jaar	maakbaar, bouwtijd 5-7 jaar	maakbaar met cut&cover methode, nuts en rioolvoorzieningen verplaatsen, bouwtijd 5-7 jaar
investeringskosten	laagste kosten	duurder dan maaiveld, goedkoper dan -1	hoogste kosten
ruimtelijke inpasbaarheid	nog niet onderzocht	nog niet onderzocht	nog niet onderzocht
andere modaliteiten	grote gevolgen voor auto, bus, fietser en voetganger, nog nader uit te werken per locatie	nauwelijks gevolgen, bij plaatsing steunpunten letten op rol in verkeer	geen gevolgen

Op basis van de resultaten van de Quickscan zijn de volgende conclusies getrokken:
1 een ligging op +1 is niet wenselijk;
2 een tracé via de Valeriusbaan is niet realistisch;
3 combineren Merwedelijn en Papendorplijn is niet realistisch.

Onderstaand zijn de conclusies nader toegelicht.

+1 ligging niet realistisch

Een ligging op +1 geeft geen duidelijke voordelen ten opzichte van een maaiveldligging of een ligging op -1. Een ligging kent daarentegen wel een aantal nadelen op belangrijke aspecten:
- ruimtegebruik en de stedelijke kwaliteit in de stad:
  - in het stationsgebied leidt bouwen op +1 ertoe dat de tram op hoogte dicht langs gebouwen gaat. Dit wordt gezien als afbreuk aan de aantrekkelijkheid van de stad;
  - bij de A12 is een lang en hoog viaduct nodig, omdat de A12 ligt reeds op +1 hoogte ligt en de tram bovenlangs zal moeten kruisen;
- impact op de bestaande fysieke objecten:
  - met name in het stationsgebied en bij de A12 passage vraagt de inpassing ingrijpende maatregelen;
  - in het stationsgebied moet een brug tussen gebouwen worden verwijderd;
- kosten:
  - gezien de impact op de bestaande fysieke objecten en de benodigde nieuwe infrastructuur vraagt een variant op +1 een significant grootere investering dan een variant op maaiveldligging.

Op basis van de constatering dat een +1 ligging geen duidelijke voordelen biedt maar wel een aantal belangrijke nadelen kent, wordt geconcludeerd dat een ligging op +1 niet wenselijk is. Daarom wordt deze variant niet beschouwd in de nadere verdieping.

Route via Valeriusbaan niet realistisch

De route via de Valeriusbaan naar busstation-west wordt niet als niet realistisch gezien. Dit geldt voor zowel op maaiveld en -1. Op maaiveld is alleen ruimte voor 1 OV-baan. Door de hoge frequentie van bus en tram is er geen snel OV mogelijk en de oversteekbaarheid is beperkt. De ligging op -1 is niet realistisch vanwege het ruimtelijke conflict met de aanwezige ondergrondse parkeergarage.

Combineren van Papendorplijn en Merwedelijn niet mogelijk

De Merwedelijn en de Papendorplijn kunnen niet tegelijkertijd in of op dezelfde infra rijden, vanwege de verwachte frequenties. De verwachte frequentie van de Merwedelijn is 20-24 trams per uur per richting, van de Papendorplijn 8-16 trams per uur per richting. Voor de 2 lijnen samen is de frequentie dan 28-40 trams per uur per richting. De maximale capaciteit van traminfrastructuur ligt (afhankelijk van diverse voorwaarden) tussen de 20 en 24 trams per uur per richting.

Voor de Merwedelijn is een ondergrondse ligging mogelijk noodzakelijk als de frequentie van 24 trams per richting per uur nodig is om te voldoen aan de vervoersvraag van de toekomst. Voor de Papendorplijn is een minder hoge frequentie benodigd en deze lijn kan gebruik maken van een deel van de bestaande maaiveld infrastructuur van de SUNIJ lijn. Daarom wordt voor de Papendorplijn alleen naar een maaiveld inpassing gekeken.

4

NADERE VERDIEPING UITGANGSPUNTEN

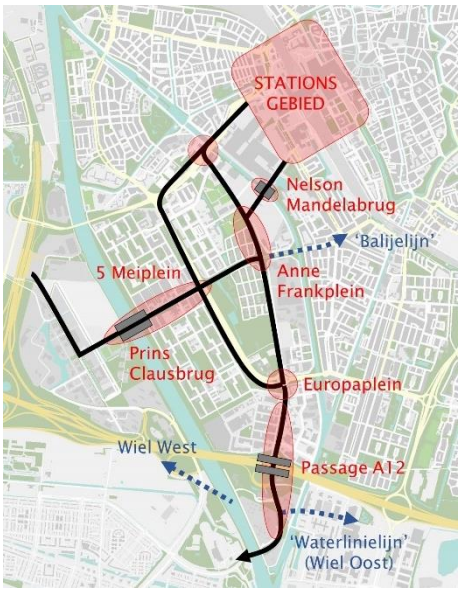
In de nadere verdieping wordt gefocust op de ruimtelijke inpassing en de effecten op zeven locaties. Daarnaast wordt de capaciteit en frequentie bij maaiveldligging en -1 nader uitgewerkt.

4.1 Focus op 7 locaties

Voor ieder tracé en voor iedere variant (maaiveld en -1 ligging) is de haalbaarheid geanalyseerd. Bij deze analyse is gefocust op specifieke locaties, die als potentieel maatgevend dwangpunt zijn aangewezen. In totaal (voor alle tracés) gaat het om zeven te onderzoeken locaties. Een overzicht van de locaties is gegeven in afbeelding 4.1. De locaties zijn:

A. het stationsgebied;
B. kruispunt Graadt van Roggenweg - Overste den Oudenweg;
C. Nelson Mandelabrug;
D. Anne Frankplein;
E. 5 Meiplein/Prins Clausbrug;
F. Europaplein;
G. A12 passage.

Afbeelding 4.1 Overzicht onderzoeklocaties

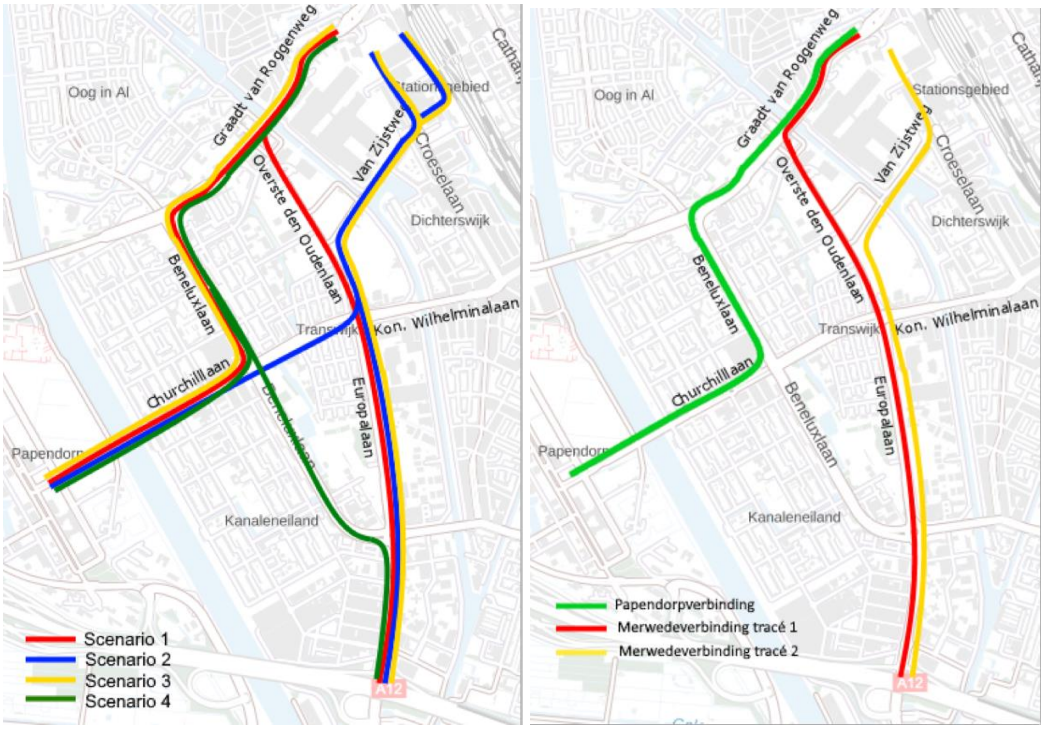


4.2 Eerste trechtering van scenario's

Op basis van de Quickscan op hoofdlijnen zijn de volgende opties afgevallen:
- de +1 ligging voor alle tracés;
- uit een nadere analyse is gebleken dat de Papendorplijn en de Merwedelijn niet samen passen op dezelfde infrastructuur en worden daarom volledig van elkaar gescheiden;
- de lijn via de Valeriusbaan op zowel +1, maaiveld als -1.

Afbeelding 4.2 geeft de eerste trechtering weer. Voor de Papendorplijn blijft één tracé op maaiveld mogelijk, voor de Merwedelijn blijven twee tracés mogelijk, zowel op maaiveld als met een -1 ligging.

Afbeelding 4.2 Eerste trechtering van mogelijke scenario's op basis van OV snelheid en maakbaarheid



4.3 Verdieping ontwerpaspecten OV

Om de ruimtelijke inpasbaarheid van de maaiveld variant en de -1 ligging op de diverse locaties te bepalen worden de uitgangspunten gebruikt zoals in dit hoofdstuk worden benoemd. Er wordt onder andere uitgegaan van hoogwaardig en snel OV. In de volgende fase van het project kunnen ontwerpkeuzes, zoals het type materieel, nader worden uitgewerkt als optimalisaties.

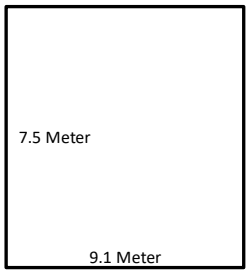
4.3.1 Gehanteerde richtlijnen

De uitgangspunten voor het ontwerp van de Trambaan in Utrecht zijn opgesteld op basis van OVS Sporen (v3.0), TPVE PVR (v8.1) en TPvE Bovenleiding(v2) van de provincie Utrecht. Deze zijn opgenomen in bijlage I. Daarnaast wordt uitgegaan van de ontwerpkenmerken uit:
- baanconcept B 'Tram met medegebruik van busbaan' met ontwerpsnelheid 50 km/h;
- eisen geldend voor het systeem 'Tramnetwerk 2030'.

4.3.2 Profiel van vrije ruimte

Om alle mogelijkheden open te houden is gekozen voor een profiel dat geschikt is voor gemengd gebruik van tram en bus, twee richtingen. Het profiel van vrije ruimte is weergegeven in afbeelding 4.3. In dit getekende profiel zijn schouwpaden niet opgenomen. Voor de breedte van de tunnel ten behoeve van de kostenraming is wel rekening gehouden met schouwpaden.

Afbeelding 4.3 Profiel van vrije ruimte tram/bus

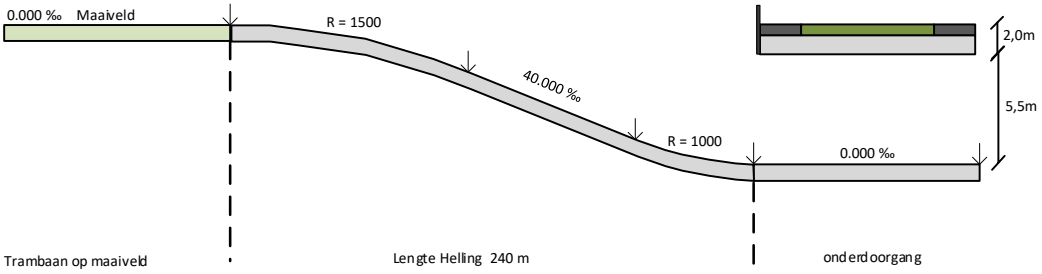


4.3.3 Alignementen

Een boogstraal[1] voor hoogwaardig OV is minimaal 200 m, deze leidt tot een maximale rijsnelheid van 40 km/u (geen verkanting toegepast). Een minimale boogstraal voor tram is 40 m, deze straal resulteert in een maximale snelheid van ongeveer 15 km/h. Een dergelijke boog past niet bij snel OV en zorgt ook voor (extra) trillingen, een hoger geluidsniveau en extra onderhoud. Beide boogstralen worden in de tekeningen op de zeven locaties weergegeven om de consequenties in beeld te brengen.

Een hellingbaan voor een ondergrondse ligging met een hoogteverschil van 7,5 m heeft een lengte van 240 m nodig bij een maximale helling van 4 % (zie afbeelding 4.4). Er wordt rekening gehouden met een dakdikte van 1 m en 1 m gronddekking boven op de tunnel. De gronddekking kan worden gebruikt voor de fundering van wegdek, kabels en leidingen of groen.

Afbeelding 4.4 Hellingbaan tram



4.3.4 Haltes

Een OV lijn kan een verbindende of ontsluitende functie hebben. Bij een verbindende lijn gaat het erom dat gebieden snel met elkaar worden verbonden. De HOV-lijn heeft dan halte afstanden van ongeveer 1 km of meer. Een ontsluitende lijn zorgt voor wijkontsluiting en heeft halte afstanden van ongeveer 500 m. Over de exacte locaties van de haltes is vanuit bouwsteen 2, het vervoerkundig onderzoek, nog geen keuze gemaakt.

[1] Straal van de kromtecirkel die de as van een weg of spoorweg beschrijft

Voor het ontwerp zijn de haltes daarom niet meegenomen. De haltes vormen wel een belangrijk onderdeel van de kostenraming. Voor de raming zijn we daarom uitgegaan van het volgende:
- vijf haltes: P+R Westraven, station Utrecht Centraal en drie tussenliggende haltes;
- de haltes zijn geschikt voor trams van 75 m lang;
- een kopeindpunt[1] bij Utrecht Centraal, de kosten voor een doorkoppeling naar de andere kant zijn niet meegenomen in deze verdieping. De doorkoppeling naar de centrumzijde van Utrecht Centraal wordt separaat in beeld gebracht in hoofdstuk 7.

Haltes op maaiveld
Een verkenning naar mogelijke halteplaatsen wijst uit dat het plaatsen van haltes op maaiveld op de meeste locaties mogelijk is.

Haltes ondergronds -1
Een verkenning naar mogelijke halteplaatsen wijst uit dat haltes op -1 op de meeste locaties mogelijk is. Het alignement van -1 ligt lokaal dieper als gevolg van het Merwedekanaal, de fietstunnel Europaplein en de busonderdoorgang Anne Frankplein. Bij voorkeur liggen haltes buiten deze zones. Diepere haltes zijn duurder en er is enig tijdverlies om op maaiveld te komen.

Bij een hoge frequentie trams (20-24 per uur) moet de inpassing van de eindhaltes goed worden onderzocht. De eindhaltes dienen zo ingericht te worden dat er genoeg ruimte is om afwisselend van een ander (eiland)perron te vertrekken om zo niet in de weg te staan voor volgende tram. Daarnaast kunnen extra opstelsporen of wissels nodig zijn om de bewegingen en procedures op te vangen. Bijvoorbeeld een defecte tram aan de kant zetten en een tram langer laten stilstaan om exact volgens dienstregeling te rijden.

Ondergronds zijn de haltevoorzieningen uitgebreider. Voor de toegankelijkheid van de halte zijn liften en trappen nodig. In sommige gevallen zijn ook roltrappen noodzakelijk, bijvoorbeeld als de tunnel extra diep ligt om andere tunnels te kruisen of in het geval van grote reizigersaantallen. Verder is een optie om een verdeelhal aan te brengen zodat reizigers onder de grond rijbanen kunnen kruisen. De tunnel komt daardoor wel dieper. Voor een ondergrondse halte geldt dat de kosten kwadratisch stijgen per extra meter diepte.

4.3.5 OV baan

Voor snel OV geldt een rijsnelheid van ten minste 50 km/u. De infrastructuur dient deze snelheid te ondersteunen (zie ook Alignementen).

Bij een maaiveldligging zijn hekken of hagen langs de baan benodigd en oversteken dienen beveiligd te zijn met slagbomen. Bij de ligging op maaiveld gaan wij uit van het ‘rijden op zicht’-principe. Het uitgangspunt hierbij is dat de bestuurder verantwoordelijk is voor het optrekken en stoppen van de tram, alsmede het openen en sluiten van de deuren. Dit betekent dat er minder lange volgtijden nodig zijn tussen de trams, maar ook dat er niet maximaal efficiënt en snel gereden wordt.

Een tram in een tunnel rijdt wel met een beveiligingssysteem. Daarnaast schrijft de tunnelwet voor dat maatregelen getroffen moeten worden om het gebruik van een tunnel veilig te maken. De tunnel moet onder andere continu gemonitord worden vanuit een centrale. Tevens heeft een tunnel diverse installaties nodig en voldoende vluchtroutes en vluchtvoorzieningen. Deze kosten zijn onderdeel van de raming.

4.4 Beoordelingscriteria/situatieschets

In deze paragraaf lichten we toe wat de beoordelingscriteria inhouden, welke context nodig is om deze te beoordelen en hoe dit wordt meegenomen bij deze verdieping.

[1] Een doodlopend spoor waardoor de tram alleen verder kan door over het aankomstspoor in tegengestelde richting terug te rijden

4.4.1 Ruimtelijke inpasbaarheid

Binnen het beoordelingscriterium ruimtelijke inpassing wordt gekeken naar de mate waarin een variant past binnen de beschikbare ruimte. Punten waar een variant niet past worden bestempeld als knelpunt, waarbij wordt aangeven in hoeverre dit knelpunt oplosbaar is.

4.4.2 Faseer- en maakbaarheid van de oplossingen

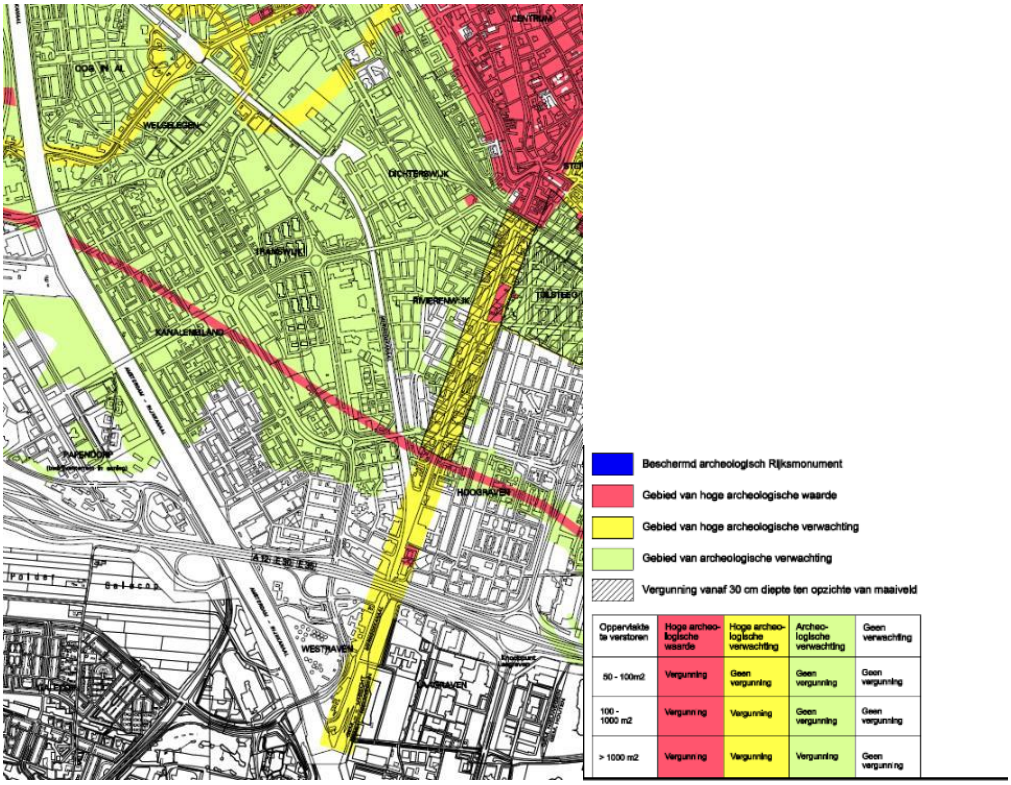
Binnen het beoordelingscriterium faseer- en maakbaarheid wordt gekeken naar de aspecten die een belemmering kunnen zijn voor de realisatie van een oplossing. Naast de gebruikelijke aspecten als verkeershinder en omgevingshinder is binnen dit criterium aandacht voor:

- kabels en leidingen;
- archeologie;
- bodemaspecten.

Op alle tracés bevinden zich meerdere locaties waar nutsvoorzieningen, waaronder het warmtenet en riool, dienen te worden verlegd. Bij een -1 ligging is de ondergrondse infrastructuur een belangrijk aandachtspunt. Voor de meeste nutsvoorzieningen geldt dat deze met het toepassen van beschermingsconstructie over het tunneldak heen kunnen worden gelegd. Normaliter liggen de nutsvoorzieningen tussen de 0,8 en 1,0 m onder het maaiveld. Voor het riool geldt dit niet. De rioolleidingen liggen dieper en liggen onder vrij verval. Indien de tramtunnel onder het riool door gelegd moet worden heeft dit tot gevolg dat de gehele tram tunnel meer dan 4 m onder maaiveld bovenkant tunnel moet komen te liggen. Een andere optie is om het rioolstelsel aan te passen door de leidingen te verleggen of door een rioolgemaal aan te leggen. Tevens is het te overwegen om het tracé aan te wijzen als een locatie waar geen nieuwe nutsvoorzieningen aangebracht mogen worden. Hiermee worden kostbare verleggingen van nutsvoorzieningen die kortgeleden zijn gelegd voorkomen. In geval dat het niet economisch is om de voorzieningen anders aan te leggen kunnen nu al voorzieningen getroffen worden om de latere aanleg van de tunnel te vergemakkelijken.

De tracés liggen grotendeels in gebieden met zogenaamde archeologische verwachtingen - gebieden waar archeologische vondsten niet kunnen worden uitgesloten. Een vergunning voor ondergrondse werkzaamheden is nodig, omdat het werkgebied over het gehele tracé groter is dan 1.000 m^2. Ook worden gebieden met hoge archeologische verwachtingen en waarden gekruist, bijvoorbeeld ten noorden van het Europaplein.

Afbeelding 4.5 Archeologische waardenkaart



In het projectgebied zijn ook diverse gebieden aangewezen met een hoge urgentie voor sanering, zoals het stationsgebied en bij het tankstation bij het Europaplein.

4.4.3 Effecten op ov-reistijden tram/bus

Het effect op de OV kwaliteit wordt in deze nadere verdieping bepaald door een inschatting te maken van de mogelijke rijsnelheid en de vertragende factoren, zoals kruispunten, bogen, haltes en oversteekplaatsen. Uitgangspunt in deze studie is dat een combinatie van tram en bus maximaal 16 à 20 voertuigen per uur kan zijn, hoewel gecombineerd gebruik altijd zal leiden tot mindere snelheid en betrouwbaarheid. Ook is het uitgangspunt dat OV prioriteit heeft in de verkeersregeling op kruispunten met verkeerslichten ten opzichte van overig verkeer. Het uitgangspunt is dat er twee keer in een cyclustijd[1] een realisatiemoment voor het OV is.

4.4.4 Verkeerskundige inpasbaarheid (andere modaliteiten)

Bij de verkeerskundige inpasbaarheid wordt gelet op de doorstroming en op een soepele afwikkeling voor alle vervoerswijzen. Er wordt toegelicht of het OV inpasbaar is, wanneer het waarschijnlijk tot afwikkelproblemen leidt of wanneer er zeker een grote mate van ontregeling ontstaat.

Alle wegen in dit onderzoek, de Europalaan, Graadt van Roggenweg, Croeselaan, Doctor M. A. Tellegenlaan/Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan zijn een (beoogde) hoofdfietsroute. Daarnaast zijn er ook veel (beoogde) oversteken die kruisen met de beoogde tramlijn. Voor het autoverkeer hebben de straten een ontsluitende functie. Uitgangspunten die worden gehanteerd voor de verkeerskundige inpasbaarheid zijn:

[1] De cyclustijd van een verkeersregeling is de tijd die nodig is om alle lichten van alle richtingen en vervoerswijzen ten minste eenmaal groen te geven.

- de verkeersintensiteiten komen voort uit het VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht) 3.4; dit model is een prognose voor 2030. Er is rekening gehouden met afwijkingen van de modelintensiteiten op basis van de RSU 2040 en Mobiliteitsplan 2040;
- voor de kruispuntregelingen worden de aangeleverde COCON bestanden gebruikt (deze software is bedoeld om verkeerslichtregelingen te ontwerpen [ref. 9]);
- voor een goede afwikkeling van alle vervoersmodaliteiten is een cyclustijd van maximaal 120 seconden gewenst en een verzadiging per stroom op een kruispunt van 80-90 %. Waarden hierboven zijn mogelijk, afhankelijk van de specifieke situatie. Of de afwikkeling voldoende is, dient dan nader te worden onderzocht;
- er zijn twee realisatiemomenten (groentijden) nodig voor OV in een cyclus van 120 seconden. Dat is dus eens per minuut (rekenwaarde);
- ook voor fietsers en voetgangers zijn twee realisatiemomenten (groentijden per cyclus) gewenst, om de oversteekbaarheid te vergroten.

4.4.5 Stedelijke kwaliteit

Voor de stedelijke kwaliteit wordt vooral gekeken naar de barrièrewerking bij de tram op maaiveld. Deze bestaat enerzijds uit de benodigde baanafscheiding bij OV met hoge snelheid anderzijds uit het aantal interwijkverbindingen. Tevens bepaalt de frequentie van de tram hoe lang er moet worden gewacht.

4.4.6 Investeringskosten

Voor alle scenario's en opties is een investeringsraming opgesteld conform de SSK methodiek, op basis van de CROW Publicatie 137 'Standaard Systematiek voor Investeringsramingen'. De variatiecoëfficiënt voor de investeringskosten is ingeschat op 30 % op basis van ervaring van eerdere projecten.

Op basis van schetsontwerpen zijn de hoeveelheden bepaald. Passend bij de hoeveelheden en de situatie zijn, op basis van kengetallen en/of onderbouwingen, eenheidsprijzen bepaald.

Voor de aanpassingen aan de kunstwerken welke gekruist dan wel aangepast moeten worden, is gebruik gemaakt van de informatie aangeleverd door de gemeente: de bus onderdoorgangen 5 Meiplein en Anne Frankplein en de fietstunnel Europaplein.

Voor meer details over uitgangspunten en de kostenraming wordt verwezen naar de separate kostenrapportage.

4.5 Capaciteit en beveiliging tram

Bij maaiveldligging

Haalbare capaciteit op maaiveld
De frequentie van de tramlijn op maaiveld kan verhoogd worden ten opzichte van de huidige frequentie van de SUNIJ lijn. De verwachte maximale frequentie is 16 trams per uur per richting. Ter vergelijking, op dit moment is de frequentie 8 trams per uur op de bestaande SUNIJ lijn. Deze frequentie kan alleen gehaald worden als de trambaan voldoet aan een aantal voorwaarden.

Zo dient de tram bij deze hoge frequentie op een eigen baan te rijden, volledig gescheiden van het overige verkeer. Een combinatie met bussen bij hoge frequentie is niet mogelijk. Uitgangspunt in deze studie is dat een combinatie van tram en bus maximaal 16-20 voertuigen per uur per richting kan zijn, hoewel gecombineerd gebruik altijd zal leiden tot lagere snelheid en betrouwbaarheid.

Beveiliging en besturing

Bij de ligging op maaiveld gaan wij uit van het 'rijden op zicht'-principe. Het uitgangspunt hierbij is dat de bestuurder verantwoordelijk is voor het optrekken en stoppen van de tram, alsmede het openen en sluiten van de deuren. Dit betekent dat er minder lange opvolgtijden nodig zijn tussen de trams, maar ook dat er niet maximaal efficiënt en snel gereden wordt.

Bij -1 ligging

Onderstaand wordt globaal inzicht gegeven in capaciteit en beveiliging bij de tram in een tunnel. Hierbij is uitgegaan van een tram. Echter gezien de verwachte hoge frequentie, kosten voor beveiligingssystemen enz. wordt geadviseerd om in een vervolgfase ook metrosystemen te onderzoeken.

Haalbare capaciteit

In een situatie bij een verdiepte ligging is het uitgangspunt voor de tram een frequentie van 20 tot 24 trams per uur. Deze capaciteit is alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk. De trambaan dient op volledig eigen infrastructuur te liggen en dient voorzien te zijn van een beveiligingssysteem. Door gebruik te maken van een beveiligingssysteem zijn korte opvolgtijden van 2 tot 3 minuten mogelijk. Dit betekent een frequentie van 24 trams per uur.

Daar de tram na P+R Westraven (richting Nieuwegein/IJsselstein) wel op een vrije baan ligt maar de kruisingen gelijkvloers zijn, komen de trams uit Nieuwegein en IJsselstein niet precies volgens dienstregeling aan. Bij P+R Westraven moet een voorziening zijn, zoals een buffer, zodat trams op vaste tijden de tunnel in gaan.

Beveiliging en besturing

De Merwedelijn ligt voor een deel op maaiveld, het deel naar Nieuwegein/IJsselstein, en een deel ondergronds. De ontwerpkeuze is dan om een beveiligingssysteem toe te passen waarbij het optrekken en afremmen van de tram, alsmede het openen en sluiten van de deuren door de bestuurder wordt gedaan (Grade of Automation 1).

Een state-of-the-art vorm van (tram)beveiliging is in-cab signalling (een systeem in het voertuig in plaats van seinen langs de baan). Dit biedt het voordeel dat er minder systemen nodig zijn langs de spoorbaan, wat het systeem flexibeler maakt en hogere frequenties mogelijk maakt. Het bestaande CAF-materieel (dat rijdt op de SUNIJ lijn) is niet voorzien van een dergelijk beveiligingssysteem. Indien de tunnel geen wissels bevat dient het beveiligingssysteem alleen geschikt te zijn voor het voorkomen van kop-staartbotsingen. Hierbij is het bewaken van de remcurve niet nodig. Het inbouwen van een dergelijk systeem in bestaande voertuigen is doorgaans complex, wat mogelijk tot gevolg heeft dat ander materieel gebruikt moet worden. Een deskundige op het gebied van materieel moet bepalen in hoeverre de ombouw van het huidige materieel rendabel zou zijn.

Een andere overweging die de frequentie van het alternatief op -1 beïnvloedt is de veiligheidsfilosofie. Indien deze gebaseerd is op het 'safe haven principe' waarbij het voertuig in geval van een calamiteit doorrijdt naar het volgende station. Hierbij kan de tram van de halte vertrekken als de trambaan tot en met het volgende station vrij is en hier kan halteren. Dit is bepalend voor de frequentie. De langste reistijd tussen twee stations wordt daarmee bepalend. Als dit bijvoorbeeld 2 minuten is en halteren duurt 1 minuut, is de opvolgtijd 3 minuten (20 trams per uur).

5

NADERE VERDIEPING MERWEDELIJN

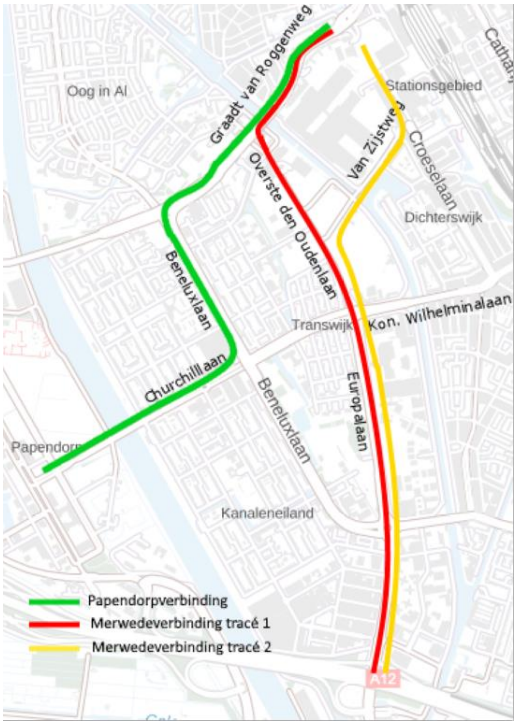
De inpassing van de Merwedelijn wordt onderzocht voor twee mogelijke tracés waarbij het tracé vanaf de Europalaan gelijk is:

- het tracé loopt van station Utrecht Centraal via de Graadt van Roggenweg, Overste den Oudenlaan en de Europalaan tot P+R Westraven;
- het andere tracé loopt van station Utrecht Centraal via de Croeselaan, Van Zijstweg en de Europalaan tot P+R Westraven.

In deze verdieping onderzoeken we de inpassing op maaiveld en -één per locatie en brengen de consequenties in beeld. In de eerste paragraaf wordt het tracé via de Graadt van Roggenweg en Overste den Oudenlaan tot Anne Frankplein onderzocht zowel op maaiveld als -1. In de tweede paragraaf wordt het tracé via de Croeselaan en Van Zijstweg tot Anne Frankplein onderzocht en in paragraaf 5.3 het tracé van Anne Frankplein tot en met P+R Westraven welke voor beide tracés gelijk is. In paragraaf 5.4 is de reistijd weergegeven of ten slotte af te sluiten met conclusies over de Merwedelijn.

De Papendorplijn bespreken wij separaat in hoofdstuk 6.

Afbeelding 5.1 Twee mogelijke tracés voor de Merwedelijn



5.1 Hoogstedelijk gebied: tracé via Graadt van Roggenweg/Overste den Oudenlaan

Dit tracé loopt van station Utrecht Centraal via de Graadt van Roggenweg, Overste den Oudenlaan en de Europalaan tot P+R Westraven. Voor deze paragraaf gaan we uit van de conclusie uit hoofdstuk 3 dat Merwedelijn en Papendorplijn niet op hetzelfde tracé op maaiveld kunnen rijden.

5.1.1 Maaiveld

Van Utrecht CS gaat de Merwedelijn over de bestaande trambaan op de Graadt van Roggenweg, en slaat af richting Overste den Oudenlaan. Voor de inpassing in de Overste den Oudenlaan is de tram in een middenligging voorgesteld. Dit gaat ten koste van minimaal één autorijstrook per richting.

Graadt van Roggenweg

De tramlijn is reeds ingepast via de huidige Graadt van Roggenweg. Het autoverkeer zal op dit tracédeel meer hinder gaan ondervinden van de verhoogde tramfrequentie. Op dit deel bevinden zich momenteel drie grotere kruispunten waar tram- en autoverkeer elkaar kruisen, bij de Overste den Oudenlaan, de Koningsbergerstraat en bij de Croeselaan. Door de herinrichting van het Lombokplein zullen er minder auto's gebruik maken van de Graadt van Roggenweg [ref. 19]. De verwachting is dat een hogere tramfrequentie op de corridor mogelijk wel tot afwikkelingsproblemen zal leiden, omdat voor de herinrichting is ingezet op efficiënter gebruik van de ruimte, waardoor de volledige capaciteit van de kruispunten dus al gebruikt wordt. Het ontwerp van de herinrichting gaat uit van een tramfrequentie van 8 trams per richting per uur. Fietsers zullen ook vaker moeten wachten, terwijl er ook een stijging van 20 % fietsverkeer wordt verwacht [ref. 21].

Afbeelding 5.2 Huidige trambaan op Graadt van Roggenweg



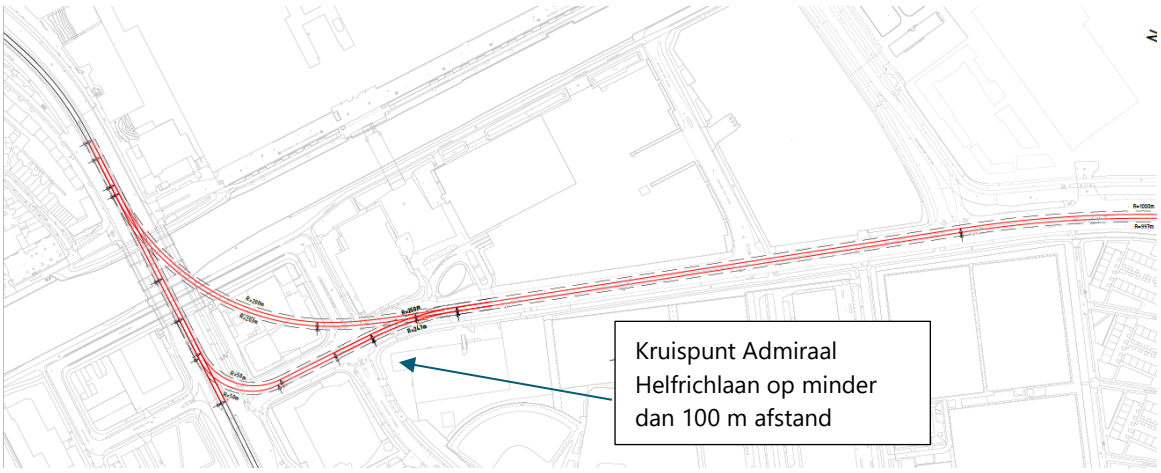
Overste den Oudenlaan

De inpassing van een boog met een straal van 200 m (40 km/u) gaat ten koste van de huidige bebouwing en past niet op de Sowetobrug. Een boog met een straal van 40 m (15 km/u) is wel inpasbaar, zowel het horizontaal alignement als het verticaal alignement. Dat heeft consequenties voor de snelheid van het OV, onderhoudskosten en geluidsniveau.

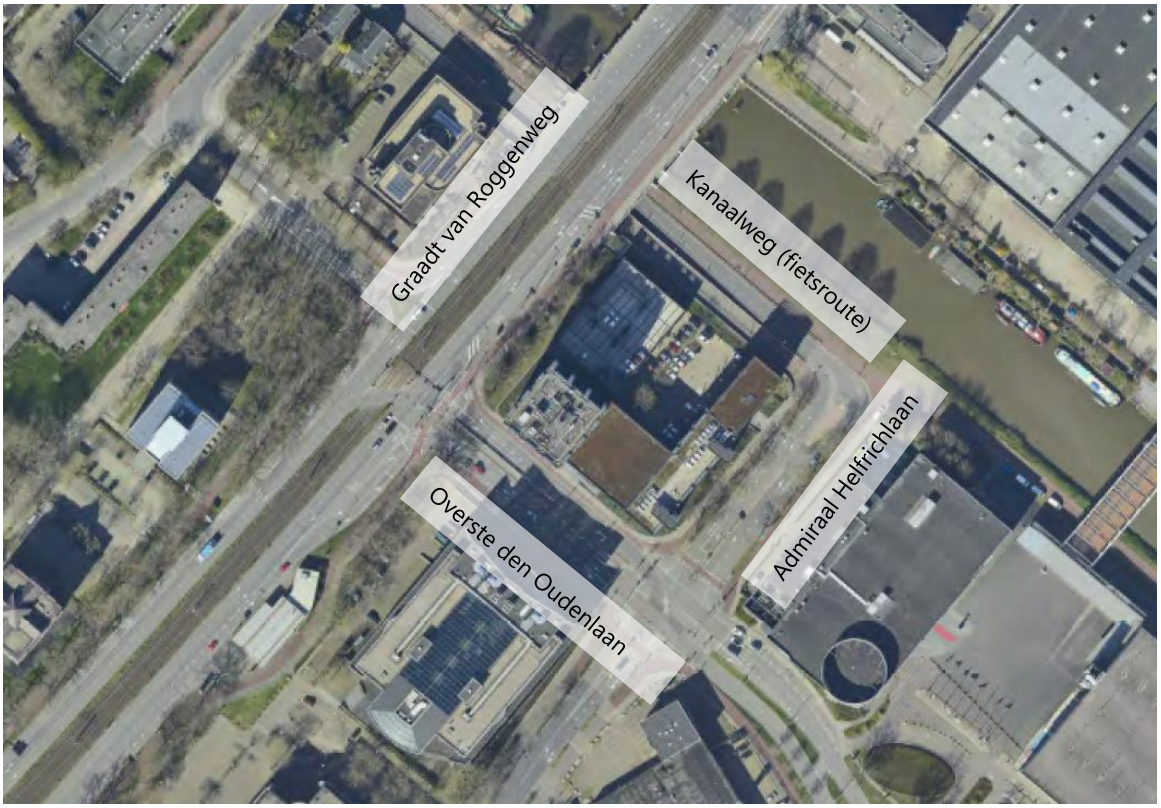
Voor fietsers is bij dit kruispunt geen oversteekplaats. De route voor fietsers gaat via de Kanaalweg en een fietstunnel onder de Weg van de Verenigde Naties door. Hierdoor ondervinden fietsers geen hinder van de tram.

De trambaan wordt ingepast op de Overste den Oudenlaan in middenligging. Dit gaat ten koste van minimaal 1 autorijstrook per richting en opstelruimte bij kruisingen. Dit verlaagt de capaciteit (beschikbare rijruimte) voor verkeerwaardoor deze in de toekomst in de spits naar verwachting niet meer zal voldoen. Tevens neemt het aanbod toe in de toekomst omdat extra entrees naar de parkeerplaatsen van het Beurskwartier op de Overste den Oudenlaan uitkomen.

Afbeelding 5.3 Inpassing trambaan Weg van de Verenigde Naties - Overste den Oudenlaan



Afbeelding 5.4 Luchtfoto kruispunten Overste den Oudenlaan: met Graadt van Roggenweg boven en Admiraal Helfrichlaan onder



Bij de Overste den Oudenlaan leidt inpassing van een tramlijn tot minder goede oversteekbaarheid op de volgende locaties (van boven naar beneden) (afbeelding 5.5):

- de belangrijke stadsas Admiraal Helfrichlaan (auto, fiets en voet) (gele pijl);
- de meer lokale langzaam verkeersverbinding van de Grebbeberglaan (gele pijl);
- de te ontwikkelen doorgaande langzaam-verkeersverbinding tussen de Krikkelaan en de Nieuwe Defensie (gele pijl);
- nieuwe verbindingen vanuit de wijk Beurskwartier over de Overste den Oudenlaan (groene pijlen).

Afbeelding 5.5 Locaties verminderde oversteekbaarheid



Tabel 5.1 Effecten maaiveld tracé Graadt van Roggenweg / Overste den Oudenlaan

	Graadt van Roggenweg	Kruispunt Overste den Oudenlaan
ruimtelijke inpasbaarheid	op huidige infrastructuur	ten koste van rijstroken (1 per richting) auto en tussensteunpunt oversteek voor voetgangers vervalt. Boog van 200 m (40 km/u) ten koste van bebouwing of boog 40 m wel inpasbaar
faseer- en maakbaarheid	Op Graadt van Roggenweg een stuk met hoge archeologische verwachting. hoge urgentie voor sanering bodem	Ligt in gebied met archeologische verwachting. hoge urgentie voor sanering bodem.
ov-reistijden tram/bus	vertragend oversteekpunt bij halte Jaarbeursplein, circa 15 seconden extra reistijd	vertragend kruispunt Graadt van Roggenweg - Overste den Oudenlaan, circa 15 seconden extra reistijd. Bij boog 40 m (15 km/u), 18 seconden extra reistijd
andere modaliteiten	autoverkeer moet bij frequenties hoger dan 8x per uur langer wachten	kans op vastlopen autoverkeer door een combinatie van vervallen opstelstroken, een circa 40 seconden langere cyclustijd, een wisselwerking met het kruispunt Admiraal Helfrichlaan en piekmomenten voor autoverkeer bij evenementen (berekening bijlage IV)
oversteekbaarheid	bij frequenties hoger dan 8x per uur negatieve invloed, met name bij fietsoversteken vanuit Croeselaan	sterk negatief effect door beperkte mogelijkheid voor oversteekplaatsen en barrièrewerking door snelheid, frequentie en benodigde infrastructuur
stedelijke kwaliteit	gering effect, door bestaande infrastructuur en plan FO Lombokplein	sterke negatieve invloed op verbinding en uitnodigende functie
kosten	gering door behouden huidige infrastructuur	kosten voor verwijderen en aanpassen asfalt rijstroken en aanleggen tramfundering en baan

Samenvattend is het effect van de Merwedelijn op het auto- en langzaam verkeer op de Overste den Oudenlaan nadelig. De inpassing van een trambaan hier kan leiden tot het vastlopen van het autoverkeer, terwijl er een belangrijke functie wordt bediend. Deze variant wordt daarom niet als realistisch gezien. Voor fietsers en voetgangers leidt de inpassing van de tram tot minder oversteekplaatsen en minder tijd om over te steken.

5.1.2 -1 ligging

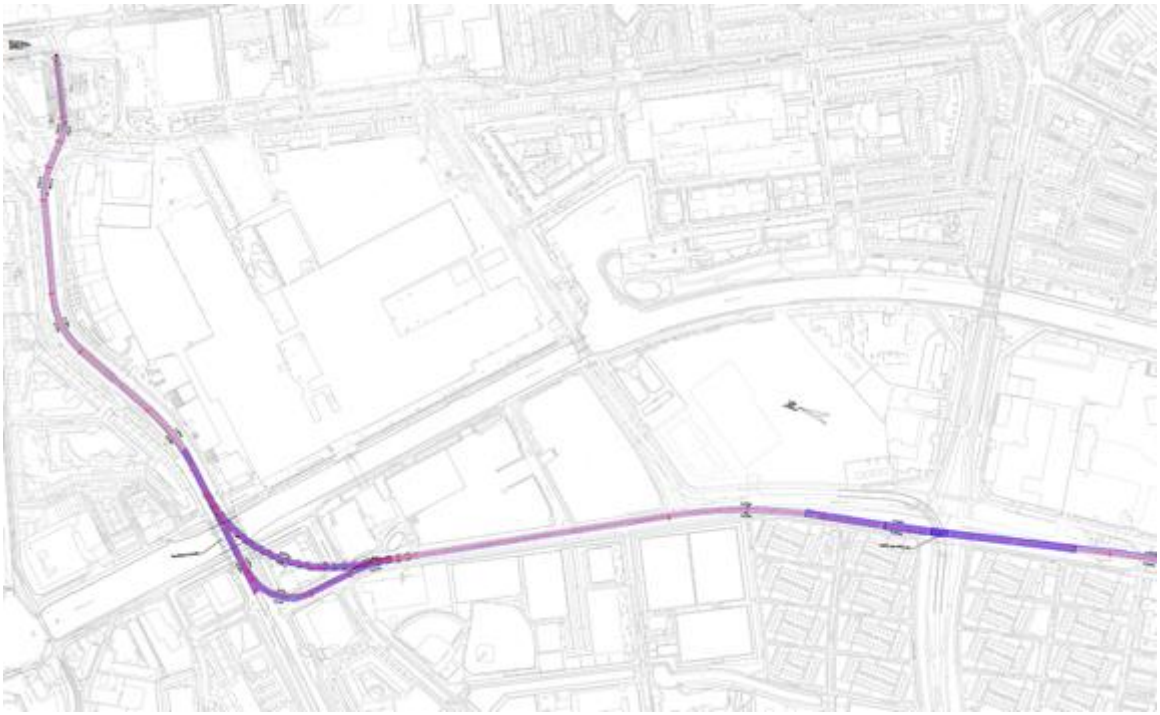
Bij een route via de Graadt van Roggenweg met een -1 ligging is de kruising van het Merwedekanaal bij de Sowetobrug een inpassingsknelpunt.

Graadt van Roggenweg
Het tracé via de Graadt van Roggenweg en Overste den Oudenlaan op -1 kent fysieke obstakels: de fundering van de Sowetobrug en het Merwedekanaal. De tunnel kan niet direct onder de Sowetobrug gepositioneerd worden vanwege de brugfundering. Bij het Merwedekanaal kan de tunnel lokaal dieper liggen. Er bevinden zich kabels en leidingen in de grond die verlegd moeten worden.

Overste den Oudenlaan

Ook een -1 ligging heeft consequenties voor de bebouwing op de hoek van de Overste den Oudenlaan. Bij een boog van 200 m (40 km/u rijsnelheid voor tram) gaat de tunnel onder de gebouwen door en gaat door de fundering. Daarom is sloop van het gebouw nodig. Met een boog van 50 m (15 km/u) is de tramtunnel wel inpasbaar om het gebouw heen. Er bevinden zich kabels en leidingen in de grond die verlegd moeten worden.

Afbeelding 5.6 -1 Ligging Graadt van Roggenweg - Overste den Oudenlaan



Tabel 5.2 effecten -1 ligging tracé Graadt van Roggenweg / Overste den Oudenlaan

	Graadt van Roggenweg	Kruispunt Overste den Oudenlaan
ruimtelijke inpasbaarheid	Lokaal 3 m dieper om onder Merwedekanaal door te gaan. Er kan niet onder of door de fundering van de Sowetobrug gebouwd worden	boog van 200 m (40 km/u) heeft als consequentie verwijderen van bebouwing of boog van 40 m (15 km/u) wel inpasbaar
faseer- en maakbaarheid	Op de Graadt van Roggenweg wordt de herinrichting FO Lombokplein [ref. 19] uitgevoerd. Het aanleggen van een cut&cover tunnel betekent hier dat de weg opnieuw opengebroken moet worden. Er bevinden zich kruisende kabels en leidingen en riool dat verlegd/aangepast moet worden. Op Graadt van Roggenweg een stuk met hoge archeologische verwachting. hoge urgentie voor sanering bodem	hoge urgentie voor sanering bodem. Er bevinden zich kruisende kabels en leidingen en riool dat verlegd/aangepast moet worden. Ligt in gebied met archeologische verwachting.
ov-reistijden tram/bus	1 tramlijn met 20-24 trams kan hier op hoge snelheid rijden (50 km/u)	Bij boog 40 m (15 km/u), 18 seconden extra reistijd
andere modaliteiten	geen invloed	geen invloed
oversteekbaarheid	geen invloed	geen invloed

	Graadt van Roggenweg	Kruispunt Overste den Oudenlaan
stedelijke kwaliteit	geen invloed	geen invloed
kosten	hogere kosten door ligging -1 algemeen	hogere kosten door ligging -1 algemeen

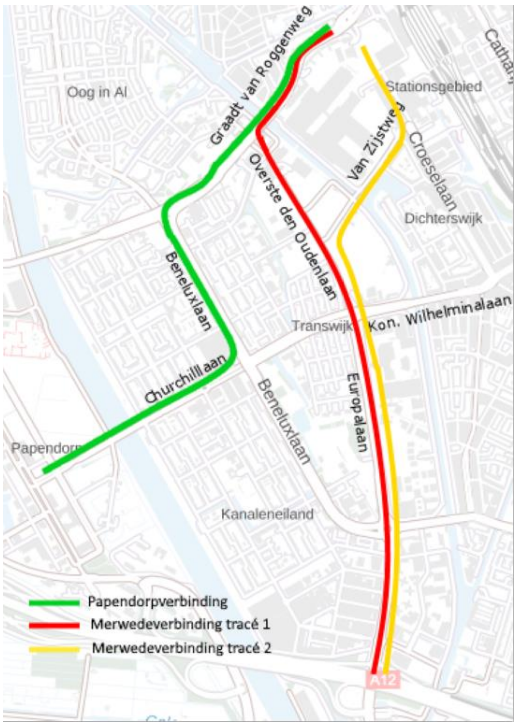
De route via de Graadt van Roggenweg en Overste den Oudenlaan met een -1 ligging is haalbaar. Er is een keuze nodig tussen snelheid OV of sloop van gebouwen (40 km/u boog met sloop of 15 km/u en geen sloop).

Voor een volgende verdiepingsslag zijn de onderzoeksvragen:
- hoe kan de tunnel worden ingepast naast de brugfundering?
- hoe kan de fasering en inpassing van de tunnel zodanig plaatsvinden dat de bestaande trambaan op maaiveld in gebruik gehouden kan worden?

5.2 Hoogstedelijk gebied: tracé via Croeselaan, Van Zijstweg en Tellegenlaan

Dit tracé loopt van station Utrecht Centraal via de Croeselaan, Van Zijstweg, Tellegenlaan en de Europalaan tot P+R Westraven.

Afbeelding 5.7 Tracé via Croeselaan, Van Zijstweg en Tellegenlaan, gele lijn

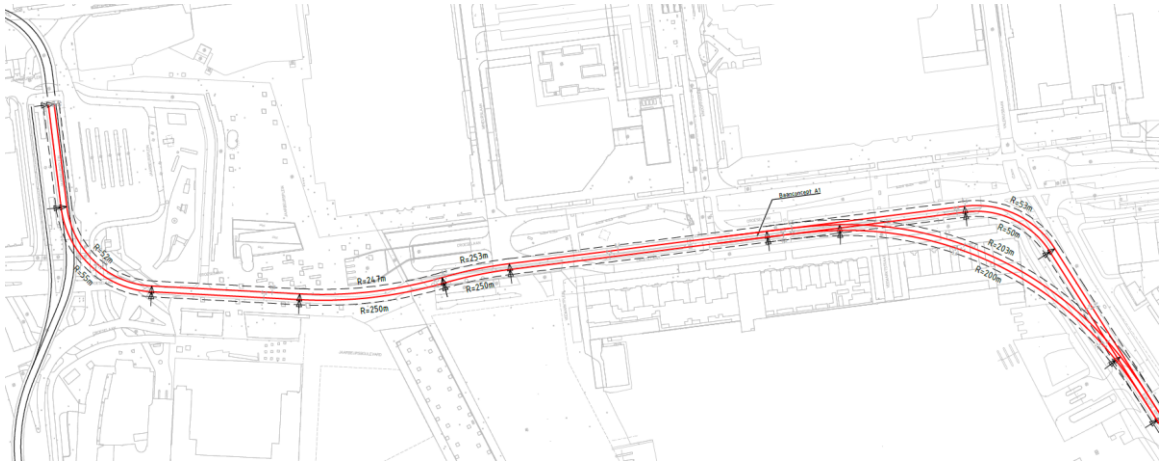


5.2.1 Maaiveld

Croeselaan

Als de tram op maaiveld over de Croeselaan rijdt, zorgt dit voor een extra infrastructuur op de Croeselaan en daarmee neemt de barrièrewerking tussen twee stedelijk gebieden toe. De Croeselaan en Jaarbeursplein zijn recent ingericht als verblijfsruimte en bieden extra ruimte voor langzaam verkeer. Tevens gaat inpassing van een trambaan ten koste van verblijfsgebied en groen.

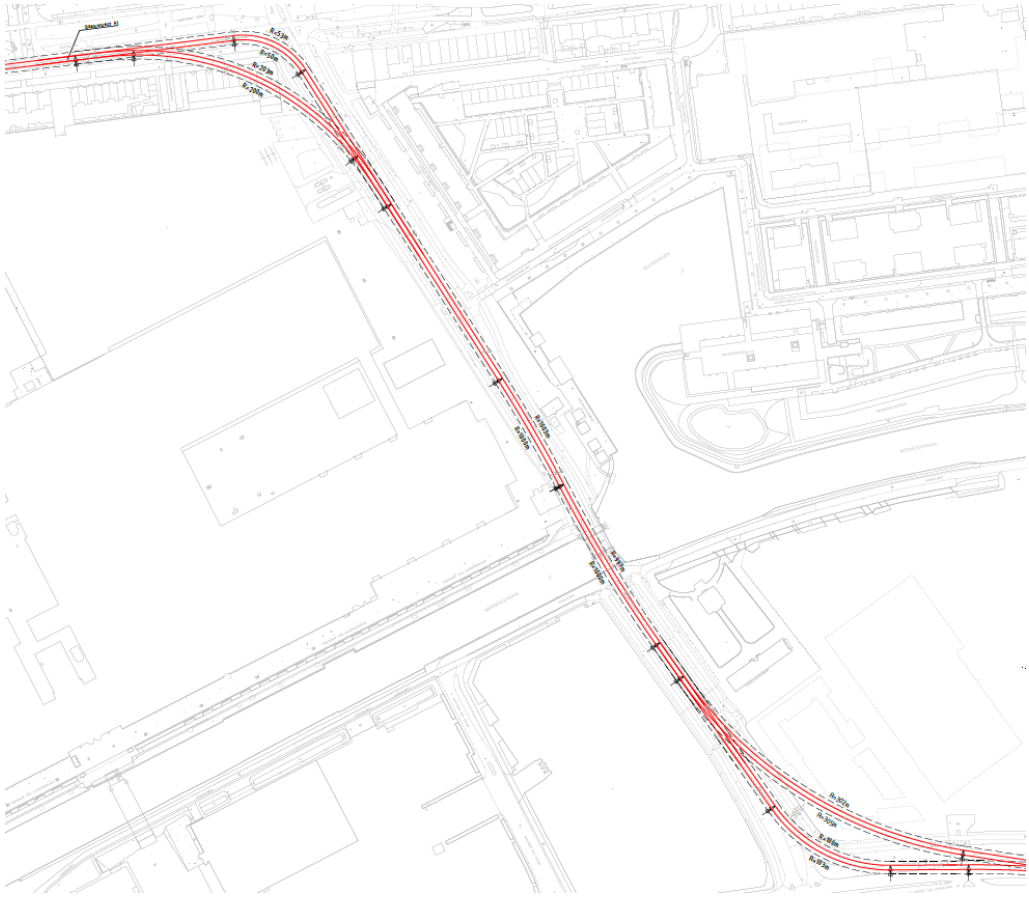
Afbeelding 5.8 Inpassing trambaan Croeselaan



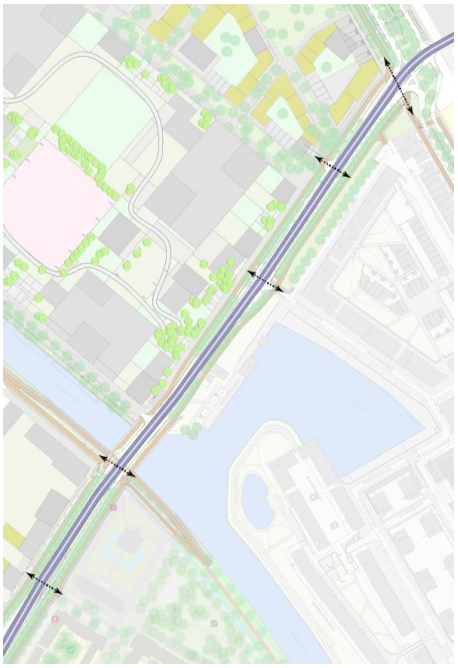
Van Zijstweg - Nelson Mandelabrug

Op de Van Zijstweg ontstaat een barrière tussen de Dichterswijk en het toekomstig woon- en werkgebied van het Beurskwartier en bij villa Jongerius / Merwedekanaalzone / Wilhelminahaven [ref. 17][ref. 18] (zie afbeelding 5.11) (zie afbeelding 5.10). Om te zorgen dat de tram op voldoende snelheid kan rijden kunnen niet alle voorziene oversteken worden gerealiseerd, omdat ook bij beveiligde oversteken een tram langzamer rijdt dan 50 km/u uit voorzorg.

Afbeelding 5.9 Inpassing trambaan Van Zijstweg - Nelson Mandelabrug - Doctor M.A. Tellegenlaan



Afbeelding 5.10 Beoogde oversteekplaatsen Van Zijstweg - Nelson Mandelabrug



Afbeelding 5.11 Ontwikkeling Merwedekanaalzone Overste den Oudenlaan - Doctor M.A. Tellegenlaan - reeds in aanbouw



Tabel 5.3 effecten Maaiveld tracé Croeselaan / Van Zijstweg

	Croeselaan	**Van Zijstweg - Nelson Mandelabrug -Doctor M.A. Tellegenlaan**
ruimtelijke inpasbaarheid	inpasbaar ten koste van groen en fietspad. Bij een boog van 53 m is de rijsnelheid hoger dan15 km/u of boog 200 m = 40 km/u, sloop (deel) gebouwen nodig c.q. geen nieuwbouw mogelijk zonder aanvullende maatregelen	nieuwe brug nodig die geschikt is voor tram en beschikbaar houden vaarroute. Bij kruising M.A. Tellegenlaan is boog van 53 m inpasbaar op de busbaan. Een boog van 100 m past nog net voor de bebouwing, een boogstraal van 200 m gaat ten koste nieuwbouw (reeds in aanbouw)

	Croeselaan	Van Zijstweg - Nelson Mandelabrug -Doctor M.A. Tellegenlaan
faseer- en maakbaarheid	op Croeselaan een stuk met hoge archeologische verwachting hoge urgentie voor sanering bodem	ligt in gebied met archeologische verwachting
ov-reistijden tram/bus	door krappe boog 18 seconden extra reistijd en door kruispunt 15 seconden extra reistijd	bus kan niet met tram (16-24 per uur) gecombineerd worden. Bussen bij autoverkeer zorgt voor extra reistijd bussen
andere modaliteiten	negatief effect, drukke fietsroute moet verplaatst worden. Op bestaand druk kruispunt Croeselaan–Van Zijstweg langere wachtrijen voor auto's naar Croeselaan (verzadigingsgraad boven 100 %)	door bussen op rijbaan vertraging van circa 1 minuut.
oversteekbaarheid	sterk negatief effect, barrière met hekken of hagen over hele Croeselaan, lagere oversteekbaarheid voetgangers en fiets bij kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg	sterk negatief effect, barrière met hekken of hagen over hele Van Zijstweg
stedelijke kwaliteit	negatief effect op verblijfskwaliteit, straatbeeld en geluidsniveau en barrière Beatrixkwartier, Beurskwartier en Station Utrecht Centraal, inclusief de kantoorpanden ten noorden van Croeselaan)	heel sterk negatief effect op verblijfskwaliteit, straatbeeld en geluidsniveau en barrière Beurskwartier en bij villa Jongerius/ DeNieuweDefensie / Wilhelminahaven
kosten	kosten op maaiveld zijn lager dan +1 of -1, kosten zijn onder ander verwijderen groen en aanbrengen tramfundering en baan, kruispunt aanpassen	kosten voor nieuwe brug

Vanwege het effect op verkeer, oversteekbaarheid en stedelijke kwaliteit is de route via de Croeselaan op maaiveld niet realistisch. De tram kan niet met een frequentie van 16-24 trams per uur worden toegevoegd.

5.2.2 -1 ligging

Croeselaan

Bij de variant via de Croeselaan op -1 bevinden zich fysieke obstakels onder maaiveld die een raakvlak hebben met de trambaan, waaronder de parkeergarages onder het Jaarbeursplein. Naast de openbare parkeergarage bevindt zich hier ook de kelder van het Amrathhotel. Het is mogelijk om de tramtunnel tussen deze parkeergarages te positioneren, zoals aangegeven op afbeelding 5.12. Voor een toekomstvaste oplossing zal de eindhalte op -1 zo gepositioneerd moeten worden dat de lijn doorgetrokken kan worden langs het Jaarbeursplein voor een mogelijke toekomstige doorkoppeling onder het treinspoor door.

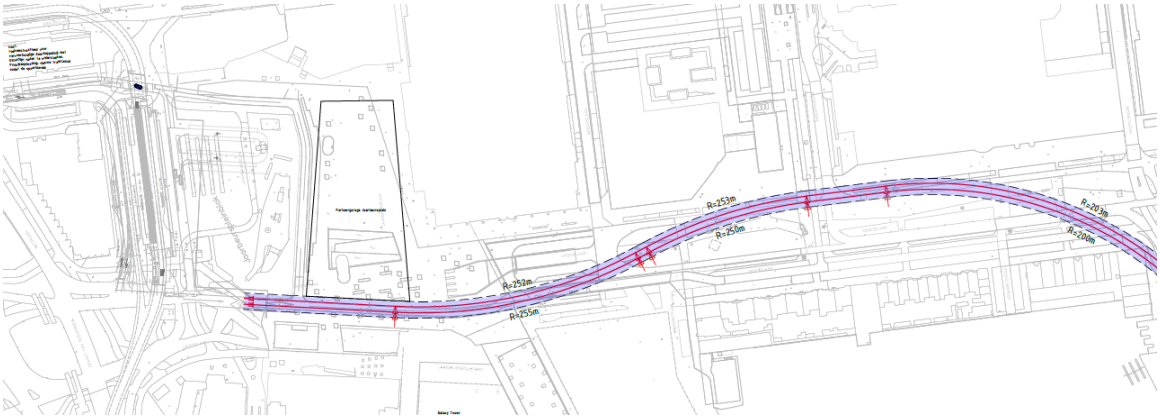
Het voorbeeld tracé op de Croeselaan met de bocht naar de Van Zijstweg is met ruime boogstralen uitgewerkt zodat de snelheid van het OV hoger kan zijn, zie afbeelding 5.12.

Van Zijstweg – Nelson Mandelabrug

Ter plaatse van het Merwedekanaal (Nelson Mandelabrug) dient onderkant tunnel extra te zakken tot circa -9 m onder maaiveld. Aan beide zijden is een lengte van circa 125 m nodig om dit extra hoogteverschil te overbruggen. Er kan niet direct onder de Nelson Mandelabrug gebouwd worden, vanwege de fundering van de brug.

Bij de Van Zijstweg ligt het riool in de lengterichting midden onder de weg en is verbonden aan de huizen en kruist het de weg. Het verleggen en aanpassen van de nutsvoorzieningen en het riool is mogelijk met een maatwerk oplossingen per locatie.

Afbeelding 5.12 -1 Ligging Croeselaan



Tabel 5.4 effecten -1 ligging tracé Croeselaan / Van Zijstweg

	Croeselaan	Nelson Mandelabrug
ruimtelijke inpasbaarheid	bij een boog van 53 m is de snelheid hoger dan15 km/u op wegvak of boog 200 m = 40 km/u, sloop (deel) gebouwen nodig en/of tafelconstructie bij (nieuw)bouw boven tram	ter plaatse van het Merwedekanaal (Nelson Mandelabrug) dient de tramtunnel te zakken tot circa -9 m onder maaiveld. Aan beide zijden is een lengte van circa 125 m nodig om dit extra hoogteverschil te overbruggen. Er kan niet direct onder de Nelson Mandelabrug gebouwd worden, vanwege de fundering van de brug
faseer- en maakbaarheid	dit tracé is inpasbaar, waarbij een tafel constructie nodig is bij nieuwbouw op de hoek Van Zijstweg - Croeselaan. Er bevinden zich kruisende kabels en leidingen en riool dat verlegd/aangepast moet worden. hoge urgentie voor sanering bodem	niet mogelijk onder fundering Nelson Mandelabrug. Er bevinden zich kruisende kabels en leidingen en riool dat verlegd/aangepast moet worden
ov-reistijden tram/bus	boog met straal van 200 m, dus rijsnelheid van 40 km/u.	1 tramlijn met 20-24 trams kan hier op hoge snelheid rijden (50 km/u).
andere modaliteiten	geen invloed	geen invloed
oversteekbaarheid	geen invloed	geen invloed
stedelijke kwaliteit	geen invloed	geen invloed
kosten	kostbaar door ligging -1 algemeen	kostbaar door ligging -1 algemeen

De route via de Croeselaan en Van Zijstweg met een -1 ligging is haalbaar. Op de hoek van de Croeselaan en Van Zijstweg is bij een ruime boog voor hoge OV snelheid een voorziening in de vorm van bijvoorbeeld een tafelconstructie nodig voor bebouwing. Er moeten kabels en leidingen verlegd worden en maatregelen voor het kruisende riool.

Voor een volgende verdiepingsslag zijn de onderzoeksvragen:
- hoe kan de tunnel worden ingepast naast de brugfundering van de Nelson Mandelabrug?
- hoe passen de werkzaamheden van de nieuwbouw en de tramtunnel op de hoek van de Croeselaan en Van Zijstweg op elkaar?

5.3 Tracé Merwedelijn vanaf Anne Frankplein naar P+R Westraven

Vanaf het Anne Frankplein volgen de beide tracés dezelfde route, via de Europalaan en de A12 passage tot en met P+R Westraven. Op het tracé van Anne Frankplein tot Europaplein ligt de tram in middenligging conform het functioneel ontwerp van Europalaan Noord. Van Europaplein tot en met P+R Westraven ligt de tram aan de westzijde van de weg.

Op deze corridor ontstaat een barrièrewerking tussen de Merwedekanaalzone aan de oostzijde van de Europalaan Noord en het park Transwijk aan de westzijde. Het park is een logische recreatieplek voor de bewoners van deze nieuwe buurt. Er worden tussen park Transwijk en de Merwedekanaalzone vier langzaam verkeersverbindingen [ref. 16] voorzien, waarvan drie doorgaande die Kanaleneiland aan de Rivierenwijk koppelen en daarmee van groot belang zijn (zie afbeelding 5.13). Ook op Europalaan-Zuid zijn twee langzaam verkeer verbindingen tussen de wijk en de woonboulevard. Bij oversteken, ook al zijn ze beveiligd, gaat een tram op maaiveld, toch langzamer rijden, wat ten koste gaat van de gemiddelde OV snelheid. Om de maximale rijsnelheid van de tram op 50 km/u te houden, kunnen deze oversteken niet allemaal gerealiseerd worden en/of worden gehandhaafd.

Afbeelding 5.13 Raamwerk ontwikkeling Merwedekanaalzone [ref. 16]

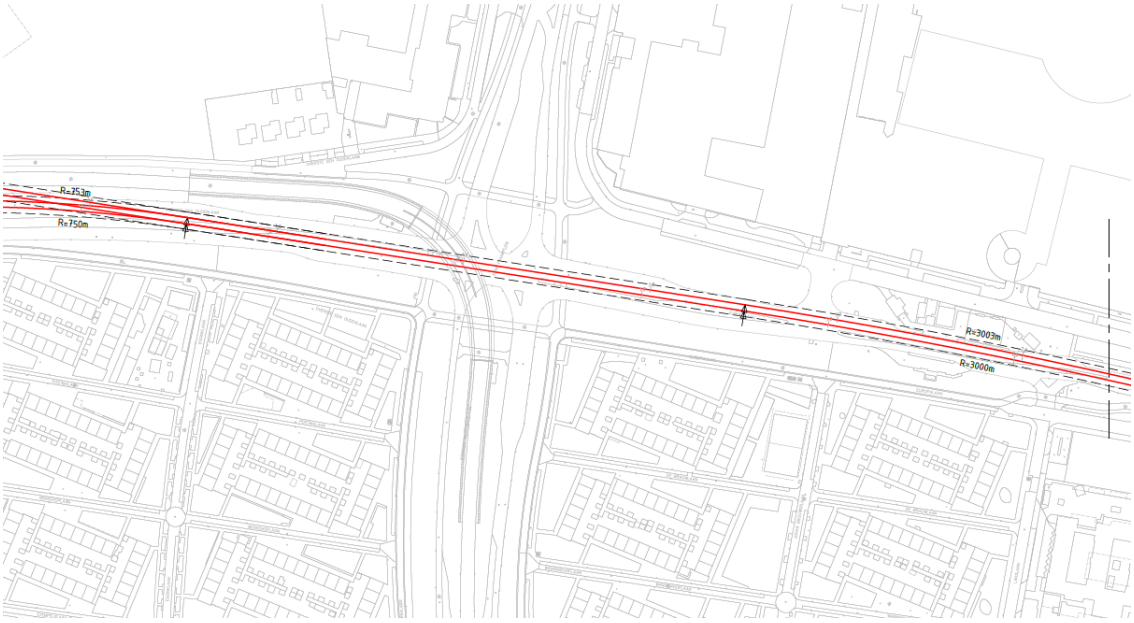


5.3.1 Maaiveld

Anne Frankplein

Het Anne Frankplein is in 2030 in de ochtendspits, met een verhouding tussen verkeersintensiteit en -capaciteit (de I/C verhouding) van 78 % procent, nog niet overbelast. De huidige cyclustijd is 110 seconden. Momenteel rijden bussen via de onderdoorgang, daarnaast steken bussen noord-zuid en west-oost over. De tram is inpasbaar op de plaats van de busbaan, zoals voorzien in het ontwerp Europalaan Noord (zie afbeelding 5.14). Echter om een hoogwaardige tramlijn met een hoge frequentie te realiseren past de bus in dat geval niet op dezelfde infrastructuur. De bus moet via de weg worden afgewikkeld. De tram vervangt dan de bussen waardoor de regeling dan op dezelfde manier kan plaatsvinden. De cyclustijd neemt met 10 seconden toe en wordt 120 seconden, daarmee blijven alle verkeersstromen afwikkelbaar (zie bijlage IV).

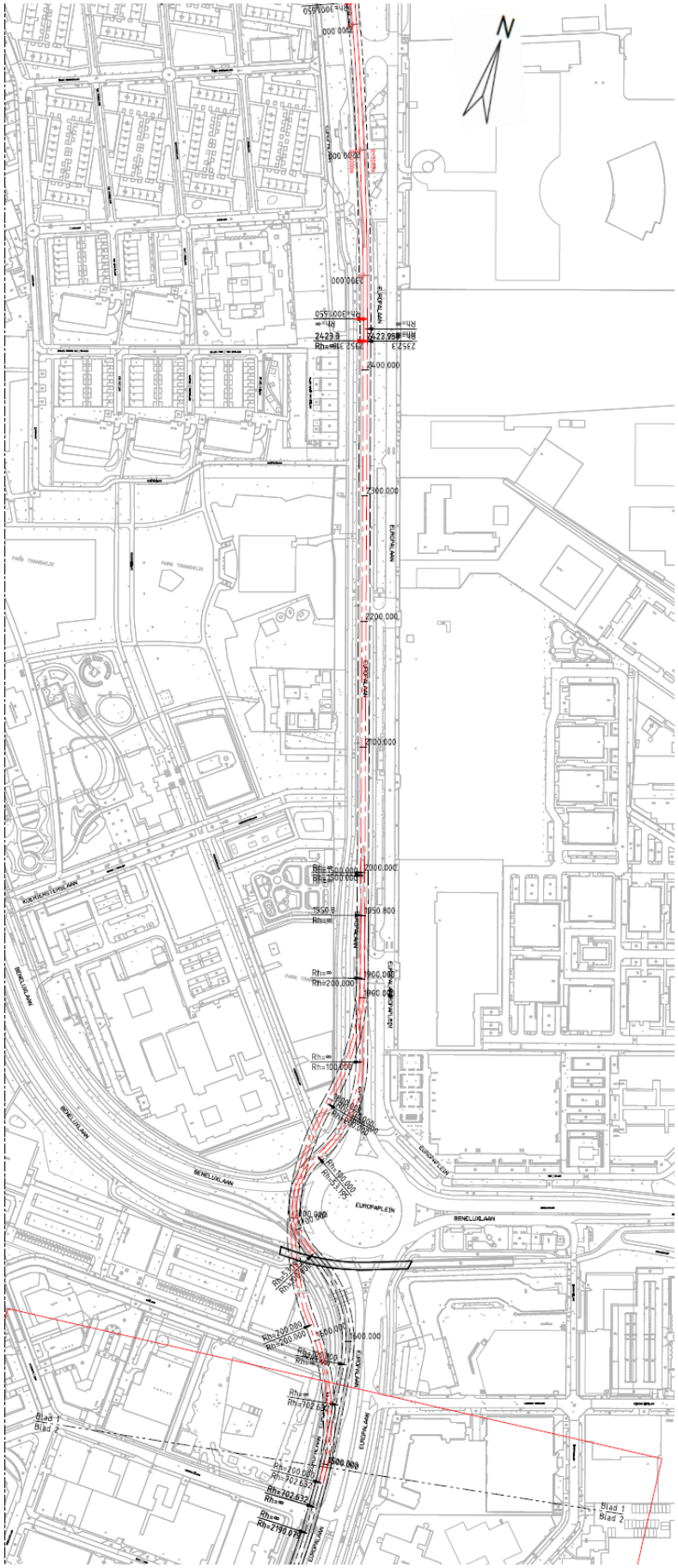
Afbeelding 5.14 Inpassing trambaan Noord-Zuid op Anne Frankplein (alle tracés)



Europaplein

De huidige cyclustijd van het verkeersplein is 125 seconden. Hierbij zijn de takken zuid en oost al zwaar belast met een verzadigingsgraad van 100 % - 120 %. Boven 80 % betekent lange wachtrijen. Door de tram op maaiveld aan te leggen via de westzijde, worden de takken zuid en oost nog zwaarder belast. De verzadigingsgraad stijgt tot 170 % procent, dat lange wachtrijen betekent en kan leiden tot terugslag tot andere kruispunten (bijlage IV). Inpassing op maaiveld bij het Europaplein wordt daarom niet gezien als een realistische oplossing.

Afbeelding 5.15 Inpassing trambaan maaiveld Europalaan



A12 passage

Op maaiveld is een tramlijn inpasbaar op het huidige tracé van de SUNIJ lijn. Het handhaven van de tram op maaiveld heeft bij een intensivering van de lijn direct effect op het kruisende verkeer van de op- en afritten van de A12. De huidige frequentie is 8x per uur per richting in de spits. Een frequentie van 16x per uur per richting betekent dat er meer dan twee keer zoveel over deze kruisingen komen. De cyclustijd is in de huidige situatie 121 seconden. Diverse stromen zijn overbelast met verzadigingsgraden van 120-130 % (vanaf 80 % kans op wachtrijen, dus hoe verder erboven hoe langer de wachtrij).

Op dit kruispunt heeft de toename van autoverkeer meer effect op de toekomstige situatie dan het verhogen van de tramfrequentie. Er is weinig speelruimte, de dynamische verkeersregeling zal nauw afgestemd moeten zijn en in de praktijk zal de tram hier niet altijd direct prioriteit kunnen krijgen. 16 trams per uur is voor de snelheid van het OV en de afwikkeling van het autoverkeer niet haalbaar. Er kan ongeveer 0,5 minuut reistijdwinst worden gemaakt door dit punt ongelijkvloers te passeren. Dat verbetert ook de situatie voor het autoverkeer.

Tabel 5.5 effecten maaiveld ligging tracé Anne Frankplein - A12 passage

	Anne Frankplein	Europaplein	A12 passage
ruimtelijke inpasbaarheid	inpasbaar in middenligging	Inpasbaar van middenligging naar zijligging	op huidig tracé
faseer- en maakbaarheid	verkeershinder bij aanleg op kruispunt en langs de aan te leggen trambaan, doordat rijstroken worden versmald of deels worden afgesloten	verkeershinder bij aanleg op kruispunt en langs de aan te leggen trambaan, doordat rijstroken worden versmald of deels worden afgesloten hoge urgentie voor sanering bodem	met een kortdurende stremming van de tram kan de aansluiting van het nieuwe tracé op het bestaande tracé plaatsvinden bij P+R Westraven
ov-reistijden tram/bus	15 seconden extra reistijd voor tram. 16-24 trams per uur mogelijk. doorgaande bussen vertragen doordat zij worden verplaatst naar autorijbaan	minimaal 15 seconden extra reistijd voor tram.	tot 30 seconden extra reistijd voor tram. 16 trams per uur en hoger niet haalbaar.
andere modaliteiten	10 seconden extra cyclustijd, cyclustijd wordt 120 seconden, gemiddelde wachttijd 43 seconden, binnen de marge	cyclustijd 140 seconden, verzadigingsgraad van 160 % (veel te hoog, gewenst 80 %), vastlopen van autoverkeer, standaard lange wachtrijen	verkeersstromen van en naar snelweg hebben een veel te hoge verzadigingsgraad tot 160 % (gewenst 80 %), standaard lange wachtrijen (aanpassing regeling nodig voor toenemende hoeveelheid autoverkeer)
oversteekbaarheid	oversteekbaarheid verandert, maar afwikkeling kruispunt blijft binnen marge. De huidige 1-2 realisaties voor fietsers/voetgangers blijven behouden	op Europalaan verslechtert oversteekbaarheid, door hekken/hagen en slagbomen. Om snelheid voor tram te behalen kunnen slechts de helft van de oversteken worden gerealiseerd	beperkte invloed, weinig fietser/voetgangers op dit kruispunt

	Anne Frankplein	Europaplein	A12 passage
stedelijke kwaliteit	beperkte invloed op kruispunt	barrièrewerking tussen Merwedekanaalzone en Transwijk	beperkte invloed op kruispunt
kosten	openbreken weg en kruispunt voor aanleg fundering en trambaan	openbreken weg en kruispunt voor aanleg fundering en trambaan	beperkt, gebruik huidige trambaan

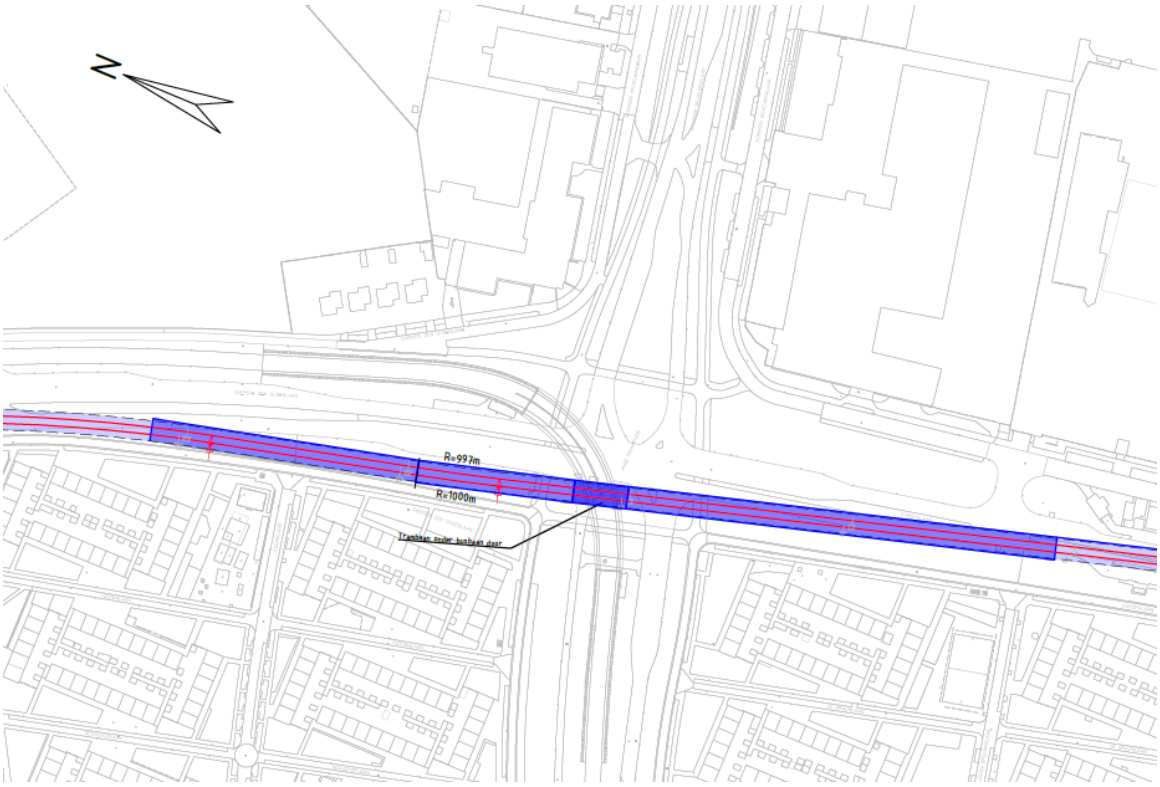
Concluderend is een maaiveld oplossing ook op dit deel van de route niet haalbaar. Het grootste knelpunt ligt bij het Europaplein. Hier leidt de inpassing van 16 trams per uur tot lange wachtrijen en mogelijke tot het vastlopen van het kruispunt en omliggende kruispunten. Ook de situatie bij de toeritten A12 is niet afwikkelbaar, doordat het autoverkeer hier nog toeneemt.

5.3.2 -1 ligging

Op de Europalaan liggen nutsvoorzieningen en riool haaks onder de weg bij de kruispunten (Anne Frankplein en Europaplein), maar ook op tussengelegen stukken.

Anne Frankplein
Onder het Anne Frankplein is een busonderdoorgang gesitueerd. De tramtunnel kan onder de busonderdoorgang worden aangelegd, ongeveer -15 m onderkant tunnel onder maaiveld. Een andere mogelijkheid is om de busonderdoorgang te verwijderen. Dan komt de tramtunnel minder diep, waardoor de tramtunnel en eventuele nabijgelegen haltes goedkoper worden.

Afbeelding 5.16 Inpassing ondergronds Anne Frankplein

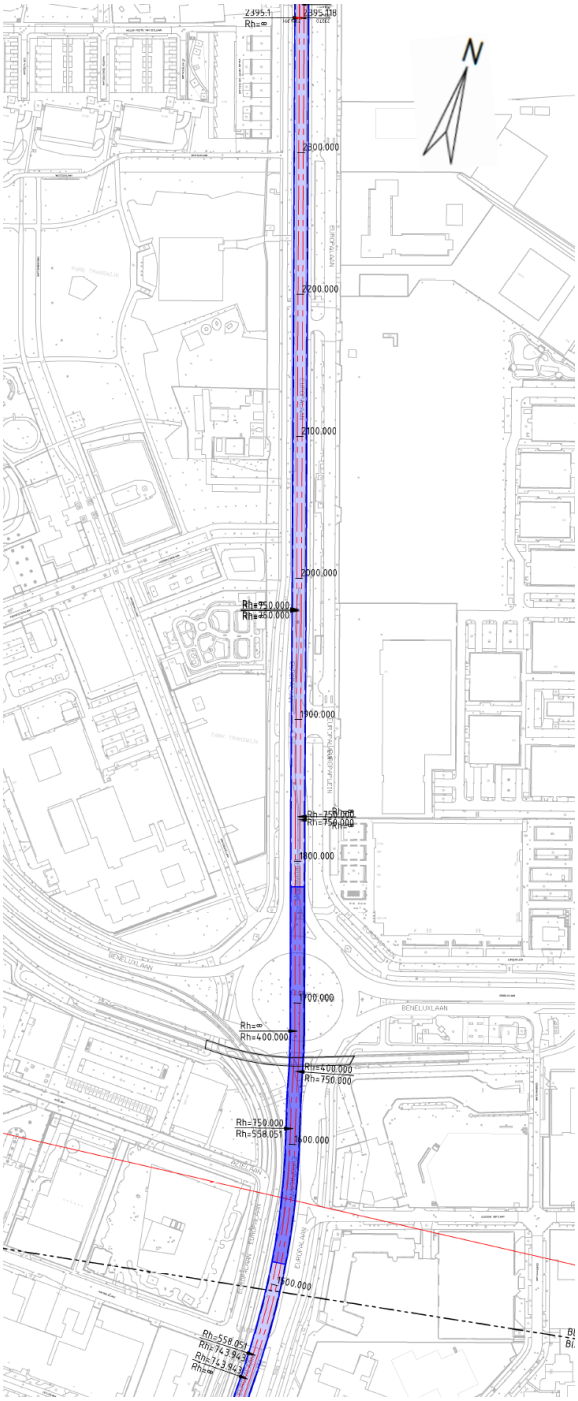


Europaplein

De tram in -1 ligging kruist het Europaplein recht onder het plein door. Hierbij ontstaat een conflict met de fietstunnel die haaks op het tram tracé ligt. Dat betekent dat de tramtunnel onder de fietstunnel moet komen te liggen of dat de fietstunnel moet verdwijnen. Het is technisch mogelijk om de fietstunnel te behouden echter de tram komt dan 15 m diep te liggen. Om deze diepte te bereiken is een extra lange helling nodig. Het alignement is nog niet op -1 bij de dichtstbijzijnde halte(s). Deze halte(s) dienen dan ook dieper te worden aangelegd. Voor een halte moet tevens een horizontaal deel in het alignement te worden gemaakt waardoor de totale lengte van het diepere deel langer wordt. Verder vraagt een diepere bouwkuip extra voorzieningen om vervormingen in de ondergrond te voorkomen. Al met al wordt het onderlangs kruisen van de fietstunnel een relatief dure oplossing.

Een andere mogelijkheid is het verwijderen van de fietstunnel, zodat de tramtunnel op deze locatie een meter onder maaiveld ligt. De fietstunnel kan bijvoorbeeld door een maaiveld verbinding of fietsviaduct worden vervangen. Per saldo is dit goedkoper. Op dit moment is in de kostenraming opgenomen dat de fietstunnel blijft behouden en dat de tramtunnel onder de fietstunnel doorgaat. Hier is dus ruimte voor kostenoptimalisatie.

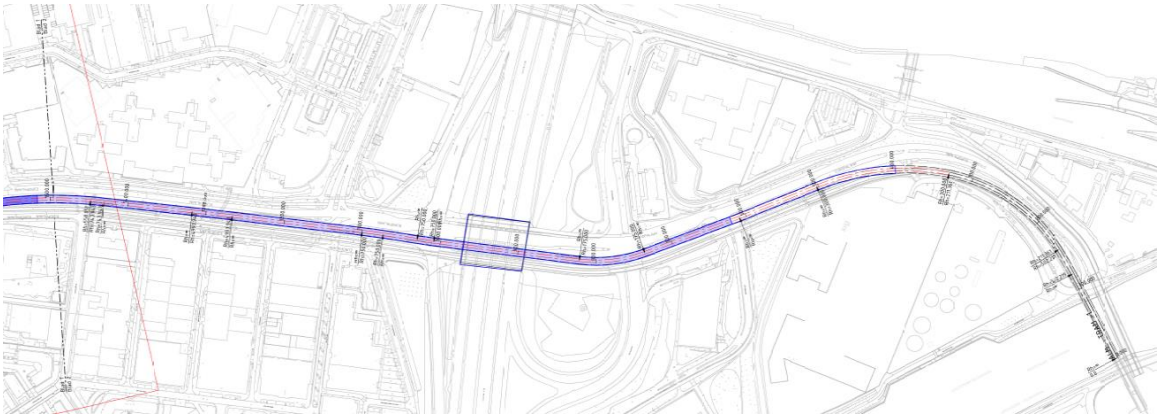
Afbeelding 5.17 Inpassing -1 ligging Europaplein



A12 passage

Het ondergronds brengen van de trambaan geeft vrije ruimte op het maaiveld. De -1 ligging ligt bij de A12 passage in de middenligging zodat de huidige trambaan tijdens de bouw in bedrijf kan blijven. Een oplossing op -1 in dit gebied is inpasbaar. Na tramhalte P+R Westraven moet het alignement direct stijgen om aan te sluiten op de helling naar de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. Volgens de eerste opzet van het alignement is dit haalbaar. De halte bij P+R Westraven komt direct voor P+R Westraven zodat ook een directere overstap ontstaat naar de P+R. De halte ligt horizontaal en het alignement stijgt direct na de halte naar de brug over het Amsterdam Rijnkanaal.

Afbeelding 5.18 Inpassing -1 ligging passage A12 en P+R Westraven



Tabel 5.6 Effecten -1 ligging tracé Anne Frankplein - A12 passage

	Anne Frankplein	Europaplein	A12 passage
ruimtelijke inpasbaarheid	bij de busonderdoorgang naar -12 m onder maaiveld of verwijderen busonderdoorgang	bij fietstunnel naar -15 m onder maaiveld of verwijderen fietstunnel.	er is voldoende lengte om een halte in te passen ondergronds en een vervolgens een hellingbaan om aan te sluiten op brug over het Amsterdam Rijnkanaal.
faseer- en maakbaarheid	maakbaar, verkeershinder bij aanleg op kruispunt en langs de aan te leggen trambaan, doordat rijstroken worden versmald of deels worden afgesloten. Er bevinden zich kruisende kabels en leidingen en riool dat verlegd/aangepast moet worden	maakbaar, verkeershinder bij aanleg op kruispunt en langs de aan te leggen trambaan, doordat rijstroken worden versmald of deels worden afgesloten. hoge urgentie voor sanering bodem	maakbaar, verkeershinder bij aanleg op kruispunt en langs de aan te leggen trambaan, doordat rijstroken worden versmald of deels worden afgesloten. Met een kortdurende stremming van de tram kan de aansluiting van het nieuwe tracé op het bestaande tracé plaatsvinden bij P+R Westraven
ov-reistijden tram/bus	1 tramlijn met 20-24 trams kan hier op hoge snelheid rijden (50 km/u).	1 tramlijn met 20-24 trams kan hier op hoge snelheid rijden (50 km/u).	1 tramlijn met 20-24 trams kan hier op hoge snelheid rijden (50 km/u).
andere modaliteiten	geen invloed	geen invloed	geen invloed
oversteekbaarheid	geen invloed	geen invloed	geen invloed
stedelijke kwaliteit	geen invloed	geen invloed	geen invloed
kosten	onder busonderdoorgang doordrukt zwaar op kosten, kostbaar door -1 ligging algemeen	onder fietsonderdoorgang doordrukt op kosten, kostbaar door -1 ligging algemeen	kostbaar door -1 ligging algemeen

Samenvattend is een -1 ligging op dit tracé haalbaar, maar zijn er nog een aantal ontwerpkeuzes te maken betreffende de busonderdoorgang bij Anne Frankplein en de fietsonderdoorgang bij Europaplein.

Vervolgvragen:
- hoe past de overstap en inpassing met de Waterlinielijn bij de halte P+R Westraven?

5.4 Reistijd OV Merwedelijn

Om inzicht te geven in het effect van de tracés op OV snelheid is tabel 5.7 opgenomen. In bijlage III zijn de achterliggende waarden uitgelegd. Er is een vergelijking gemaakt met de huidige situatie om de besparing in reistijd inzichtelijk te maken. Voor de maaiveldligging is uitgegaan van een trambaan afgeschermd van de omgeving met hekken of hagen. De maximale snelheid kan dan hoger zijn (maximaal 50 km/uur) waardoor een gemiddelde van 27 of 28 km/uur kan worden gehaald. Dit sluit niet aan bij het mobiliteitsplan waar men uitgaat van een maximum van 30 km/uur.

De tabel laat het volgende zien:
- het opheffen van twee haltes op de huidige SUNIJ lijn circa 1,3 minuut reistijd oplevert;
- de twee tracés op maaiveld kortere routes hebben, wat 0,7 minuut bespaart;
- het verschil tussen bogen van 200 m en 40 m over de gehele route 0,2-0,3 minuten is;
- het verschil tussen een maaiveld ligging of -1 ligging 1,5 minuut is.

Tabel 5.7 Resulterende reistijden en vervoersnelheden tussen Station Utrecht Centraal en P+R Westraven

Waarde	Huidige tram (5 haltes) *)	Huidige tram optimalisatie (3 haltes)	via Gr. v. Roggenweg maaiveld (3 haltes)	Via Van Zijstweg maaiveld (3 haltes)	Via Gr. v. Roggenweg -1 ligging (3 haltes)	Via Van Zijstweg -1 ligging (3 haltes)
gemiddelde snelheid (km/u) bij bogen R=40 m	25	28	27	28	32	33
minuten reistijd bij bogen R=40 m	11	10,0	9,3	9,2	7,8	7,7
verschil t.o.v. huidige tram op traject CS - Westraven		1	1,7	1,8	3,2	3,3
gemiddelde snelheid (km/u) bij bogen R=200 m	25	29	27	28	33	34
minuten reistijd bij bogen R=200 m	11	9,7	9,0	9,0	7,5	7,5
verschil t.o.v. huidige tram op traject CS - Westraven	-	1,3	2	2	3,5	3,5

*) Voor de huidige tramlijn gelden de bestaande bogen en niet de R=40 m en R=200 m

Voor de OV snelheid zijn de tracés via Graadt van Roggenweg/Overste den Oudenlaan en Croeselaan/Van Zijstweg dus gelijkwaardige opties en is ondergronds de snelste mogelijkheid.

5.5 Conclusie nadere verdieping Merwedelijn

Er zijn twee tracés beschouwd voor de Merwedelijn:
- via de Croeselaan, Van Zijstweg en Europalaan;
- via de Graadt van Roggenweg, Overste den Oudenlaan en Europalaan.

Voor beide tracés zijn de maaiveldligging en de ondergrondse -1 ligging in meer detail uitgewerkt. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:
1 een ligging op maaiveld is voor de Merwedelijn niet realistisch;
2 een ondergrondse ligging (-1) lijkt voor de Merwedelijn technisch haalbaar.

Maaiveldligging Merwedelijn niet realistisch

Vanuit het oogpunt van snel OV, stedelijke kwaliteit en stedelijke bereikbaarheid, wordt geconcludeerd dat de maaiveldoplossingen niet realistisch is. In de nadere verdieping naar de variant waarbij de Merwedelijn op maaiveld wordt gerealiseerd, zijn de volgende nadelen voor de stedelijke kwaliteit geconstateerd:

- de trams zullen met hoge snelheid en een hoge intensiteit de bestaande infrastructuur gelijkvloers moeten kruisen. Dit heeft de volgende consequenties:
  - de tramlijn is moeilijk oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers, wat voor een barrièrewerking zal zorgen;
  - de huidige kruispunten zijn op dit moment zwaar belast qua verkeersintensiteiten. Het geven van prioriteit aan een hoogfrequente tramlijn zal leiden voor files en blokkades voor autoverkeer;
  - de tram zal niet in de vorm van een 'groene golf' de verschillende (drukke) kruispunten kunnen passeren. Hierdoor kan de tram geen hoge (gemiddelde) rijsnelheid halen. Het verschil in reistijd tussen maaiveld (bij 50 km/u) en -1 is ongeveer 1,5 minuut tussen station Utrecht Centraal en P+R Westraven; Bij een lagere snelheid op maaiveld wordt dit verschil groter.
- de fysieke ruimte voor een nieuwe trambaan op maaiveld is beperkt:
  - op het wegvak Graadt van Roggenweg/Overste den Oudenlaan gaat de aanleg van de trambaan ten koste van minimaal een rijstrook per richting voor autoverkeer. Een verminderde capaciteit voor auto's op de Overste den Oudenlaan wordt niet als realistisch gezien;
  - op het wegvak Croeselaan/Van Zijstweg gaat de inpassing van de trambaan ten koste van het fietspad en de stedelijke kwaliteit van de Croeselaan;
  - bij het Europaplein en bij de kruispunten met de toe- en afritten van de A12 leidt een gelijkvloerse kruising met een hoogfrequente tramlijn tot lange wachtrijen en mogelijke tot het vastlopen van het kruispunt en omliggende kruispunten.

Ondergrondse ligging Merwedelijn lijkt technisch haalbaar

Voor beide tracés kan worden geconcludeerd dat de variant met een ligging op -1, in een 'cut and cover' tunnel, technisch haalbaar lijkt. Bij een ondergrondse ligging zijn reistijden mogelijk van 7,5 minuut tussen P+R Westraven en station Utrecht Centraal. Dat is 3,5 minuut sneller dan de huidige SUNIJ lijn.

Bij de technische haalbaarheid gelden de volgende kanttekeningen:

- er bevinden zich kabels, leidingen en riolering langs de tracés die verlegd/aangepast moeten worden;
- een tunnel kan niet direct onder de Sowetobrug gepositioneerd worden vanwege de brugfundering of de brug moet (deels) worden verwijderd en herbouwd;
- op de hoek van de Overste den Oudenlaan, op de route via de Graadt van Roggenweg en op de route over de Overste den Oudenlaan is een tunnel met bogen van R = 50 m (15 km/h) haalbaar. Voor het toepassen van de gewenste boog (200 m) zal bestaande bebouwing moeten worden verwijderd;
- voor een toekomstvaste oplossing bij de Croeselaan, zal de eindhalte op -1 moeten worden aangelegd en zó moeten worden gepositioneerd dat de lijn doorgetrokken kan worden langs het Jaarbeursplein onder het treinspoor door;
- onder het Anne Frankplein is een busonderdoorgang gesitueerd, hiervoor zijn twee opties:
  1. de tramtunnel wordt onder de busonderdoorgang aangelegd, op ongeveer -15 m onder maaiveld (zo opgenomen in de raming);
  2. de busonderdoorgang wordt verwijderd;
- bij het Europaplein ontstaat een conflict met de fietstunnel die haaks op het tramtracé ligt. Hiervoor worden 2 opties gezien:
  1. de tramtunnel wordt onder de fietstunnel aangelegd, op ongeveer -15 m onder maaiveld. De dichtstbijzijnde halte(s) dienen dan ook dieper te worden aangelegd (zo opgenomen in de raming);
  2. De fietstunnel wordt verwijderd.

In een volgend stadium dienen in ieder geval de volgende ontwerpkeuzes te worden gemaakt:

- de afweging bij bochten van de tramlijn: hoge OV snelheid en sloop bestaande gebouwen versus minder hoge snelheid en gebouwen intact laten;
- behouden of verwijderen van de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein en de fietstunnel onder Europaplein;
- inpassing van de tramtunnel naast de brugfunderingen Sowetobrug en Nelson Mandelabrug;

- nadere uitwerking station P+R Westraven met keervoorziening zodat de frequentie op het deel Utrecht Centraal - P+R Westraven hoger kan zijn dan op het deel P+R Westraven - Nieuwegein/IJsselstein. Tevens dienen buffervoorzieningen te worden opgenomen bij P+R Westraven zodat trams met hoge frequentie (24 trams per uur per richting) kunnen rijden op het centrumdeel. Bij deze hoge frequentie dienen de trams exact op tijd te rijden;
- de locatie van de eindhalte bij Utrecht Centraal, met aandacht voor een zo compact mogelijke knoop;
- mogelijkheden voor het doorkoppelen Merwedelijn met -1 ligging naar de centrumzijde richting Vredenburg.

6

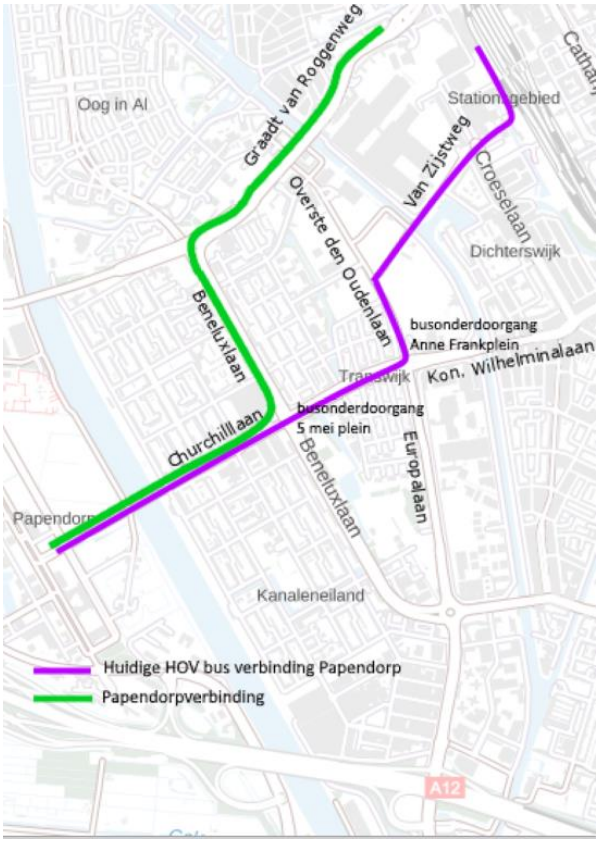
NADERE VERDIEPING PAPENDORPLIJN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de (on)mogelijkheid van het inpassen van een tramlijn naar Papendorp. Hiervoor wordt 1 maaiveld route onderzocht omdat reeds is geconcludeerd in hoofdstuk 3 dat samen gebruik van Merwede- en Papendorplijn niet mogelijk is. De Papendorplijn maakt gebruik van de huidige SUNIJ lijn trambaan op de Graadt van Roggenweg, Weg der Verenigde Naties en Beneluxlaan, en een nieuw deel via de Churchilllaan en de Prins Clausbrug naar de P+R aan de A2 (Hub XL). Uit de eerste uitwerking is gebleken dat voor de Papendorplijn op maaiveld met een beoogde tramfrequentie van 8-16 trams per uur per richting inpasbaar is en dat twee locaties nadere aandacht behoeven. Deze zijn in dit hoofdstuk nader uitgewerkt:

- Graadt van Roggenweg;
- 5 Meiplein.

Dit hoofdstuk start kort met de beschrijving van de huidige HOV busverbinding met frequenties van de Papendorplijn en de beoogde frequenties van de tram. In paragraaf 6.4 wordt kort de mogelijkheden van de tram op de Prins Clausbrug vastgesteld om het hoofdstuk af te sluiten met conclusies over de Papendorplijn op maaiveld.

Afbeelding 6.1 Eén tramtracé mogelijk op maaiveld Papendorplijn, huidige HOV-buslijn



Frequentie tram/bus niet samen inpasbaar.

Momenteel is er een HOV-buslijn tussen station Utrecht Centraal en Papendorp via de Van Zijstweg en de koningin Wilhelminalaan. Op deze HOV lijn bevinden zich twee busonderdoorgangen, één bij het Anne Frankplein en één bij het 5 Meiplein. Er rijden circa 970 bussen per etmaal in beide richtingen. De frequentie is derhalve ongeveer 26 bussen per uur per richting.

Richting Papendorp wordt de exploitatie van 8 tot 16 trams onderzocht. Bij 8 trams rijden op het deel Churchilllaan en Prins Clausbrug trams en een deel van de bussen samen. Bij 16 trams is het kritisch om naast trams ook bussen te laten rijden. Hoeveel bussen er blijven rijden bij de frequenties van 8-16 trams per uur per richting is nog niet duidelijk en zal nader moeten worden bepaald.

6.1 Route via Graadt van Roggenweg - Beneluxlaan (tracé huidige SUNIJ lijn)

Het voordeel van deze route is dat een groot deel van de huidige infrastructuur kan worden gebruikt. Op de Graadt van Roggenweg, de Weg der Verenigde Naties en de Beneluxlaan zijn geen infrastructurele aanpassingen nodig.

Een deel van de Graadt van Roggenweg wordt heringericht. Hiervoor is in kader van project Lombokplein een Functioneel Ontwerp vastgesteld [ref. 19]. Om te bepalen of frequentie verhoging hier mogelijk is, wordt in onderstaande sub paragrafen nader onderzocht.

6.1.1 Bestaande tramlijn bij aangepaste Graadt van Roggenweg

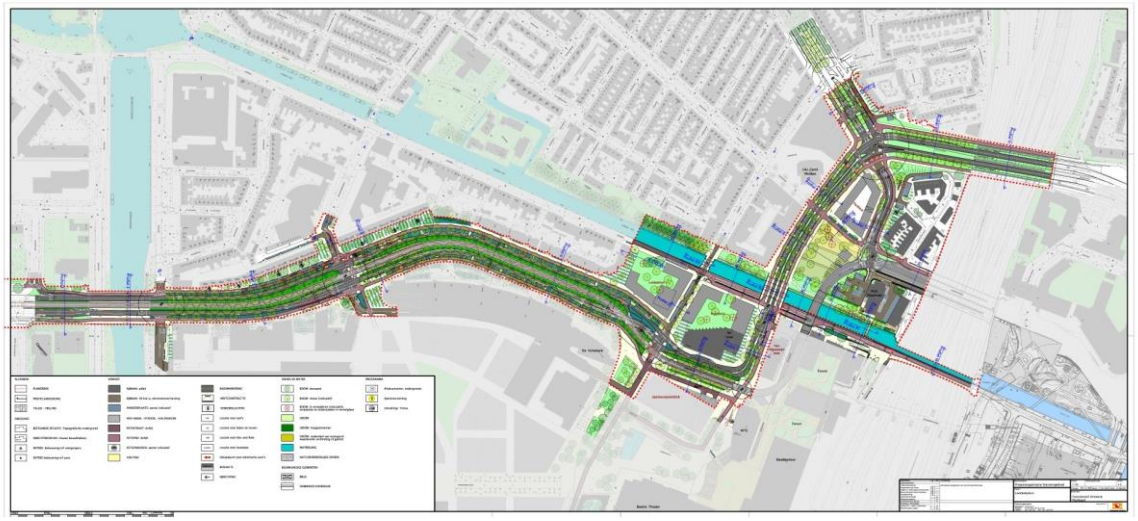
Voor het Lombokplein is recent door de gemeente een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) opgesteld. Het IPvE/FO is op 25 maart 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het project Lombokplein heeft als doel de straat leefbaarder te maken, met meer ruimte voor groen, water, fiets en voetganger. De belangrijke route voor autoverkeer blijft, wel wordt de snelheid vanaf de Koningsbergerstraat verlaagd naar 30 km/u en wordt de intensiteit van het autoverkeer verlaagd. In het project Lombokplein wordt ingezet op een daling van 20.000 voertuigen per etmaal in 2030 naar 17.000 voertuigen per etmaal. Hier voor zijn aanpassingen nodig aan de Graadt van Roggenweg en de toeleidende wegen. Door het toepassen van verkeersmanagementmaatregelen worden de intensiteiten nog eens met 2.000 motorvoertuigen per etmaal verlaagd naar 15.000 motorvoertuigen per etmaal [ref. 21].

De Graadt van Roggenweg wordt versmald en om het NH hotel heen gelegd (zie afbeelding 6.2). Het tram- en busverkeer komen hier samen op één baan. Alleen de tram halteert bij de halte Jaarbeursplein. Met de verbinding via de Leidseveertunnel maakt de tram verbinding met lijn 22 (Uithoflijn).

In de Leidseveertunnel rijden nu circa 56 bussen en 8 trams per richting per uur, daarmee is de maximumcapaciteit bijna bereikt (bron provincie Utrecht, notitie Leidseveertunnel capaciteit, 8 maart 2021). Er is nog een restcapaciteit van ongeveer 6 trams.

Er is in het plan van Lombokplein en bijbehorende verkeerssimulaties rekening gehouden met absolute tramprioriteit bij de kruispunten Koningsbergerweg en Croeselaan [ref. 21] waarbij rekening is gehouden met 8 trams per uur per richting. Verder wordt in het FO Lombokplein op de Graadt van Roggenweg rekening gehouden met 20 % toename van fietsverkeer in het jaar 2030 [ref. 21]. Dynamisch verkeersmanagement wordt ingezet bij dreiging van filevorming, door tijdelijk uitstroom auto's te vergroten of de instroom te verkleinen [ref. 21].

Afbeelding 6.2 FO Lombokplein [ref. 19]



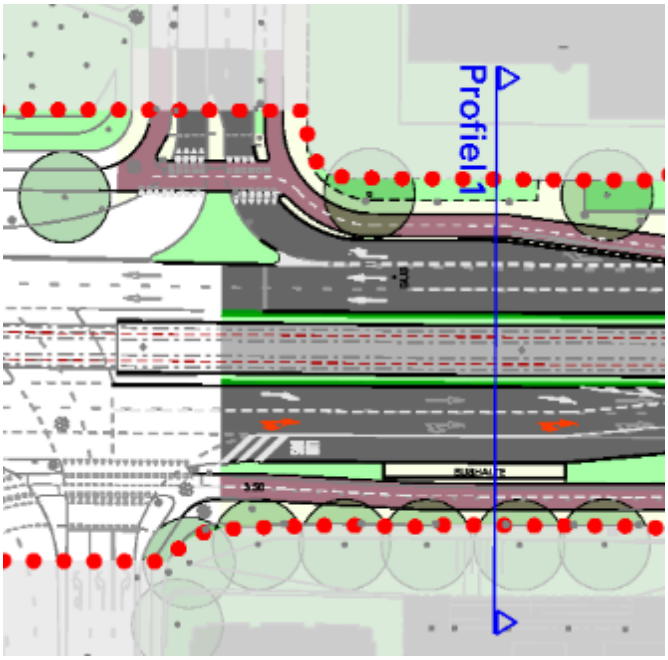
In onderstaande paragrafen wordt op een aantal locaties in het Lombokplein project onderzocht wat de mogelijke capaciteitsuitbreiding (frequentie) van de tram is en wat de effecten zijn op het overige verkeer. Het betreft:

- het kruispunt Overste den Oudenlaan;
- het kruispunt met de Koningsbergerstraat;
- de kruising met auto en fiets ter hoogte van de halte Jaarbeursplein.

6.1.2 Kruispunt Overste den Oudenlaan

Bij het kruispunt Overste den Oudenlaan wordt aangesloten op de huidige wegindeling en opstelvakken. Het tweede linksaf vak van de Overste den Oudenlaan naar de Weg der Verenigde Naties in westelijke richting was tijdelijk afgesloten, maar deze wordt naar verwachting weer geopend voor een hogere afwikkeling van autoverkeer.

Afbeelding 6.3 FO Lombokplein kruispunt Overste den Oudenlaan



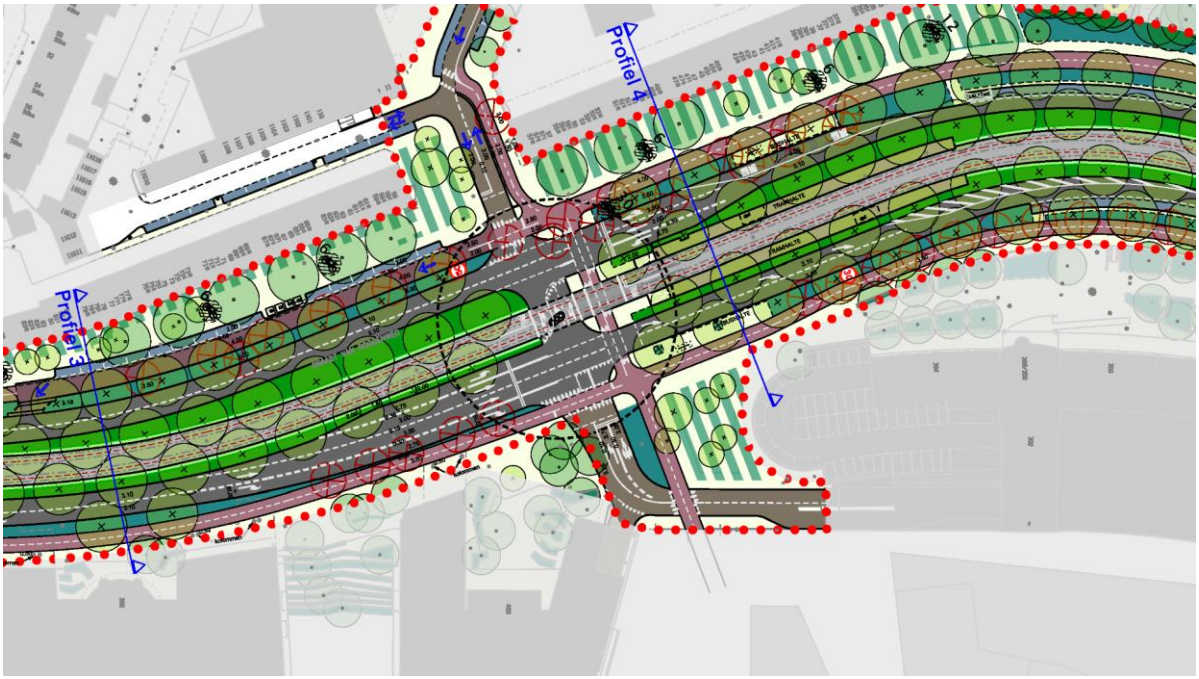
Op dit kruispunt zijn maar beperkte invloeden van ander verkeer op de tram. Alleen autoverkeer dat linksaf gaat vanaf de Overste den Oudenlaan richting het westen op de Weg der Verenigde Naties vormt een conflict met de tram. Er steken op deze kruising geen fietsers of voetgangers over de Graadt van Roggenweg omdat fietsers en voetgangers de onderdoorgang van de Kanaalweg gebruiken. Een frequentie van 16 trams per uur lijkt hierdoor mogelijk op dit punt. Wel heeft de genoemde auto oversteek voldoende afwikkeltijd nodig bij evenementen in de Jaarbeurs. Het is mogelijk dat er tijdens evenementen meer vertraging voor tram en auto ontstaat. Het autoverkeer moet meer groentijd krijgen, omdat anders blokkades ontstaan op de Overste den Oudenlaan. Het tweede linksaf vak richting het westen op de Weg der Verenigde Naties is hiervoor absoluut noodzakelijk. Als deze wordt gerealiseerd kan ook tijdens evenementen het verkeer voldoende worden afgewikkeld.

6.1.3 Kruising met Koningsbergerstraat

Het kruispunt met de Koningsbergerstraat en directe omgeving wordt anders ingericht. De belangrijkste kenmerken op de kruising ten opzichte van de huidige situatie zijn:

- de Koningsbergerstraat wordt direct aangesloten op het kruispunt in plaats van op de parallelweg. Hierdoor ontstaat een kruispunt met vier takken en meer conflicten tussen auto's en tussen auto's en trams. Alle bewegingen over het kruispunt zijn mogelijk, vanuit alle vier de richtingen is het mogelijk linksaf, rechtdoor of rechtsaf te gaan;
- op de Graadt van Roggenweg komt er voor beide richtingen een opstelstrook bij;
- de parallelweg naar het westen blijft bestaan, naar het oosten (richting station) wordt hier een tweerichtingenfietspad aangelegd. De tweerichtingsfietsoversteek over de trambaan blijft in stand;
- de tramhalte Graadt van Roggenweg blijft bestaan;
- de parkeerplaats P1 van de Jaarbeurs wordt een parkeerplaats voor kantoren en woningen.

Afbeelding 6.4 FO Lombokplein: Koningsbergerstraat

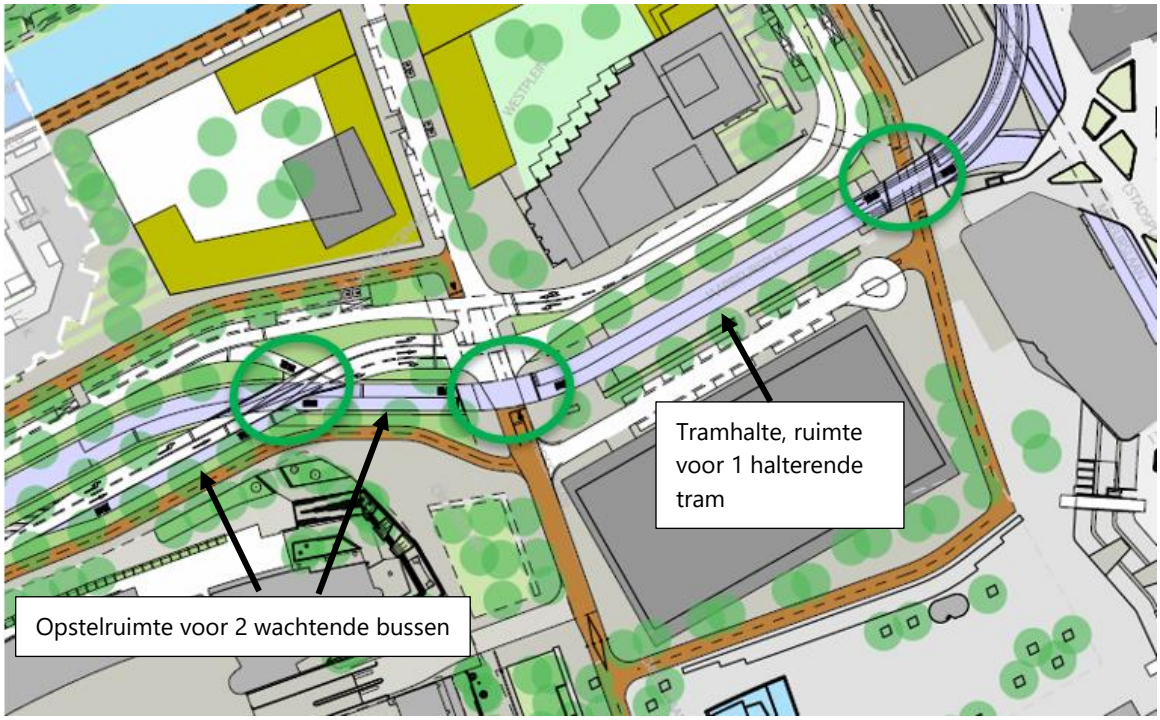


Voor dit kruispunt is in de simulaties rekening gehouden met absolute prioriteit voor de tram [ref. 21]. Op dit punt is een frequentie van 8 trams per uur mogelijk. Een hogere frequenties, tot 16 trams per uur, heeft voor het auto- en fietsverkeer tot gevolg dat er langere wachttijden ontstaan. De opstelvakken om af te slaan over de trambaan (alle linksvakken) zijn kort, waardoor de wachtrijen voor auto's ook invloed hebben op verkeer dat in andere richtingen rijdt.

6.1.4 Halte Jaarbeursplein

Rondom halte Jaarbeursplein is de situatie als volgt:
- de trambaan kruist achtereenvolgens het autoverkeer, een fietsoversteek in twee richtingen en nog een fietsoversteek in twee richtingen (zie groene cirkels in afbeelding 6.5);
- de bussen voegen zich op de trambaan ter hoogte van de kruising met het autoverkeer;
- de tram krijgt absolute prioriteit bij deze kruispunten;
- de halte Jaarbeursplein wordt alleen gebruikt door de tram (bussen halteren niet).

Afbeelding 6.5 Kruisingen bij Jaarbeursplein. Van links naar rechts met groene cirkels eerst kruising auto, dan twee keer fiets



De snelheid van de tram zal in dit gebied wat lager liggen, vanwege de veiligheid voor langzaam verkeer en door de aanwezigheid van de bussen. Voor de tram wordt een snelheid van circa 15-25 km/uur verwacht. Er wordt ook gehalteerd, dus de lagere snelheid heeft minder effect op de totale reistijd.

Wel lijkt het systeem hier gevoelig voor verstoringen. Bussen zullen hier op halterende trams moeten wachten. Er is ruimte beschikbaar voor een bus om te wachten op de halterende tram tussen de fietsoversteek en de kruising met het autoverkeer en op de uitvoegstrook van het autoverkeer. Wanneer er meerdere bussen en trams tegelijk aankomen, zullen fietsers vaker en langer moeten wachten, omdat er meerdere OV voertuigen achter elkaar met prioriteit oversteken. In de verkeerssimulatie kan dit worden afgewikkeld met 8 trams per richting per uur [ref. 21]. Een frequentie van 16 trams per uur, in combinatie met bussen is kritisch. Om de tramfrequentie te verhogen zal het aantal bussen moeten worden verminderd.

Het effect van een tram op de oversteekbaarheid is groter dan die van een bus, doordat een tram langer is en halteert vlakbij de fietsoversteken en daarom langzamer rijdt. Voor autoverkeer betekent het uitwisselen van bussen naar trams dat er minder bussen meerijden met het autoverkeer, maar dat er vaker trams kruisen, dus ook een lagere oversteekbaarheid.

De tramfrequentie verhogen, ook met vermindering van het aantal bussen, verslechtert dus de oversteekbaarheid voor fietsers en auto's. Bij 16 trams per uur is medegebruik met bussen kritisch.

6.2 5 Meiplein

6.2.1 Inpassingsvarianten 5 Meiplein

De inpassing van een tramboog vanaf de huidige trambaan op de Beneluxlaan naar de Churchilllaan is moeilijk inpasbaar (zie afbeelding 6.2). Bij een hoge snelheid en dus een boog met een straal van 200 m (40 km/u) is het gevolg dat de gebouwen van het winkelcentrum moeten worden verwijderd. Bij een boog met straal 40-50 m (15-18 km/u), kan de bebouwing worden gespaard. Wel gaat de boog van 40-50 m ten koste

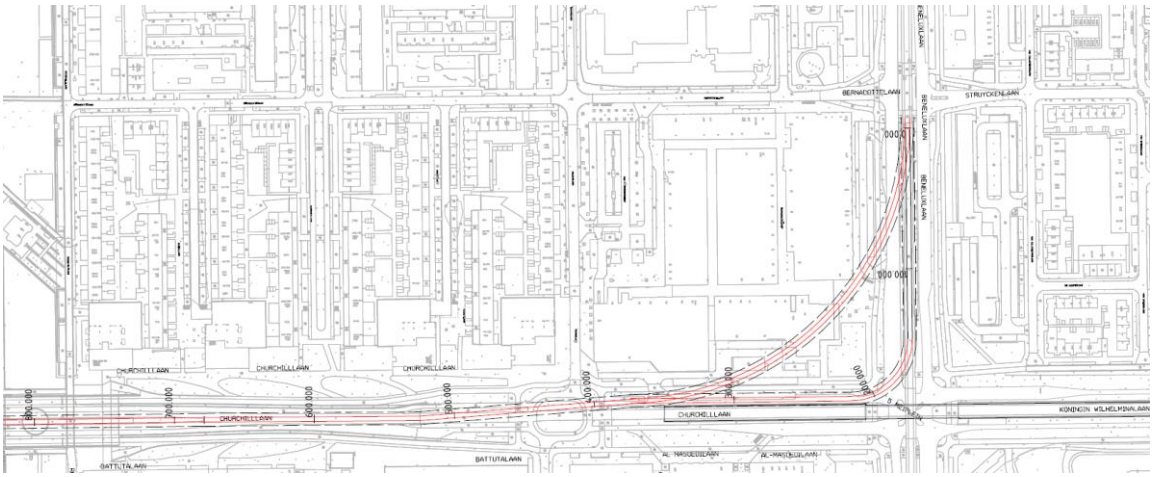
van parkeervoorzieningen en rijdt de tram vlak voor de hoofdentree langs. Door de krappe boog zijn er ook meer trillingen en een hoger geluidsniveau te verwachten.

Door de ligging van de huidige busonderdoorgang kan de trambaan niet direct naar een middenligging, waardoor de trambaan op de rijbaan komt (zie afbeelding 6.2). Een tram op de rijbaan is niet realistisch omdat de Churchilllaan een belangrijke in- en uitvalsweg voor autoverkeer is en de tram een hoge frequentie heeft.

De conclusie is daarmee dat de tram niet op deze manier kan worden ingepast. Daarvoor is een nieuw ontwerp van het kruispunt nodig.

De ruimte tussen ROC en winkelcentrum is onvoldoende voor de benodigde in- en uitvalswegen, busonderdoorgang en trambaan. Daarmee zijn alleen oplossingen mogelijk waarbij tram en bus worden gecombineerd of de bus met het autoverkeer op de rijbaan komt. Dit wordt in de volgende paragrafen uitgewerkt.

Afbeelding 6.6 Trambaan 5 Meiplein met 2 voorbeeld boogstralen



Hierbij zijn een aantal ontwerpvarianten onderzocht:
- waarbij de tram ook in een onderdoorgang bij de bus komt (één variant)
- waarbij de busonderdoorgang wordt verwijderd en de tram in de middenligging komt (drie varianten).

Van deze varianten worden met name de effecten op reistijd onderzocht. Het gaat om de volgende varianten:
1 een tram in een onderdoorgang (in een bocht conform busonderdoorgang Anne Frankplein), aansluitend op de busonderdoorgang;
2 een tram in middenligging op maaiveld, waarbij de busonderdoorgang wordt verwijderd, doorgaande bussen op de Churchilllaan vervallen;
3 een tram in middenligging op maaiveld, waarbij de busonderdoorgang wordt verwijderd, doorgaande bussen op de Churchilllaan rijden op maaiveld in middenligging en voegen zich bij de tram op de tram/busbaan;
4 een tram in middenligging op maaiveld, waarbij de busonderdoorgang wordt verwijderd, bussen van de Churchilllaan rijden mee met autoverkeer.

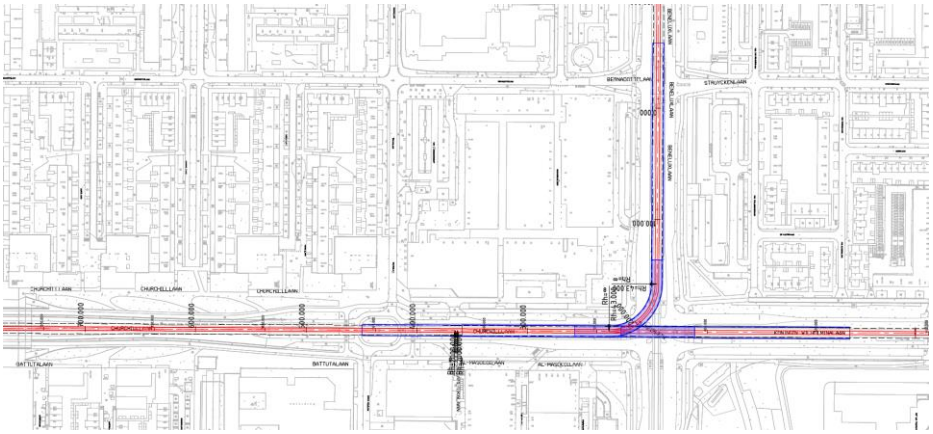
Voor de kruispuntberekeningen zijn de auto intensiteiten uit het VRU model 2030 gebruikt en is gerekend met 16 trams per uur per richting.

6.2.2 Variant 1: tram als onderdoorgang uitvoeren

Een inpassingsmogelijkheid is dat de tram lokaal naar -1 gaat en op de busonderdoorgang aansluit. In dat geval wordt het verkeer positief beïnvloedt, omdat de doorgaande tram op maaiveld verdwijnt. Het vermijden van het kruispunt bespaart circa 15 seconden reistijd voor de tram. Een nadeel van deze variant is dat alsnog het grootste deel van de bussen moet komen te vervallen om de tramlijn mogelijk te maken. Bij 16 trams per uur is medegebruik van bussen op de trambaan kritisch. Bij een frequentie tussen de 8 trams per uur kunnen nog een aantal bussen worden ingepast en kan de tak richting Koningin Wilhelminalaan worden gebruikt.

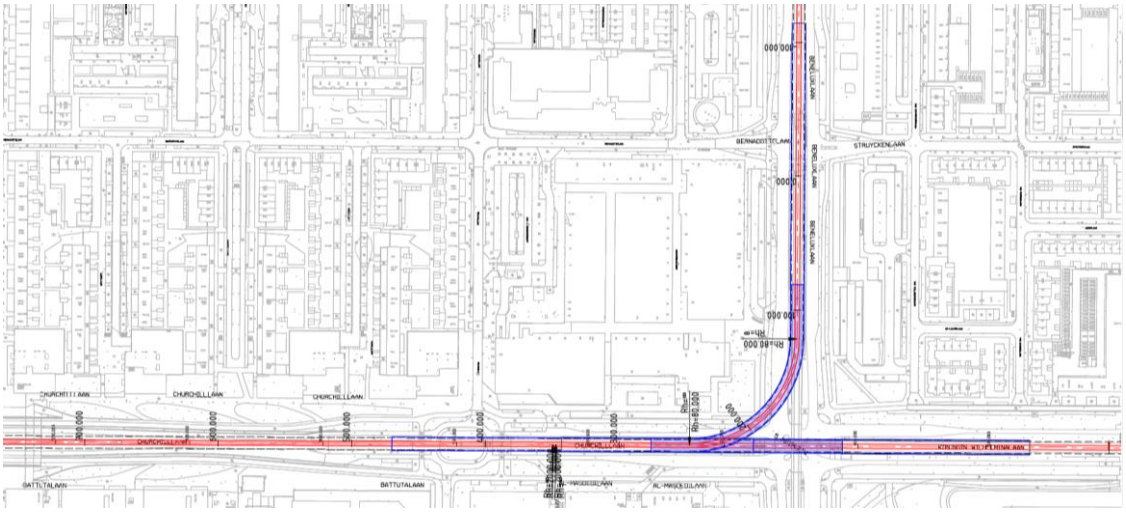
In afbeelding 6.7 is een boogstraal van 43 m zichtbaar. Als gevolg van de aantakking zal de toerit in de Churchilllaan vervangen moeten worden. Het diepste deel wordt verlengd waardoor de gehele toerit richting de Prins Clausbrug schuift en dus opnieuw moet worden aangelegd. De huidige ovonde in de Churchilllaan dient te worden aangepast.

Afbeelding 6.7 Inpassing trambaan 5 Meiplein aan busonderdoorgang, boogstraal 43 m (15 km/u)



Omdat de toerit op de Churchilllaan volledig wordt vervangen is ook gekeken naar hoogst mogelijke snelheid voor de tram die inpasbaar is zonder gebouwen te slopen. Op Afbeelding 10.6 is een inpassing met een boog van 80 m zichtbaar, wat een rijsnelheid van circa 20-25 km/u betekent. In deze oplossing wordt de boog zo groot mogelijk gemaakt en gaat de onderdoorgang vlak langs de fundering van het winkelcentrum en sluit de onderdoorgang aan op de aardebaan (de verhoging vanaf maaiveld die nodig is om op de brug aan te sluiten) naar de Prins Clausbrug. Als gevolg van deze aanpassing zal de ovonde in de Churchilllaan opgeheven worden en zal het verkeer om moeten rijden via de Prins Clausbrug of het 5 Meiplein.

Afbeelding 6.8 Inpassing trambaan 5 Meiplein aan busonderdoorgang, boogstraal 80 m (20-25 km/u)



6.2.3 Variant 2: tram op maaiveld, bussen vervallen

Bij een tram op maaiveld komt er op het kruispunt een afslaande beweging bij. De recht doorgaande tramlijn op de Beneluxlaan vervalt. Dit betekent dat voor autoverkeer de oost-west oversteek vaker mogelijk is, maar de noord-zuid oversteek juist minder vaak. Voor langzaam verkeer geldt ook het oversteken van de zuidelijke tak van het kruispunt vaker mogelijk wordt, en het oversteken van de oosttak juist minder vaak.

Bij een tram op maaiveld komt er op het kruispunt een afslaande beweging bij. Uit een analyse met COCON blijkt dat het mogelijk is een verkeersregeling op te stellen met een cyclustijd van 120 seconden, met twee realisaties voor tram en voor oversteken van langzaam verkeer. De verzadigingsgraad op de stromen voor autoverkeer komen hierbij niet boven de 80 %. Dit houdt in dat de situatie met een afslaande tram met een frequentie van 16 per richting per uur hier mogelijk is.

6.2.4 Variant 3: tram op maaiveld, bussen bij tram

Bij variant 3 is er een afslaande tram op maaiveld, zoals bij variant 2. Bij deze variant worden echter de 20 bussen per richting per uur, die momenteel op de Churchilllaan rijden ook in stand gehouden. Omdat de busonderdoorgang vervalt, steken de bussen over op maaiveld. Uit de COCON berekening blijkt dat het mogelijk is een verkeersregeling op te stellen met een cyclustijd van 120 seconden. Echter, dat is niet mogelijk met twee realisaties voor zowel het busverkeer als het langzaam verkeer. De twee realisaties voor fietsers zijn gewenst, omdat de Churchilllaan en de Beneluxlaan deel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk. Voor OV is het gewenst om hoogwaardig en snel OV te kunnen bieden. Deze afwikkeling is dus niet mogelijk zonder consequenties voor bussen of langzaam verkeer. Deze variant heeft ook consequenties voor de tramlijn op de Churchilllaan, door het samenvoegen met het busverkeer op de Churchilllaan inclusief de Prins Clausbrug. Voor de tram betekent dit dat er vertragingen kunnen ontstaan. Dit kan tot circa 0,5 minuut extra reistijd leiden. Voor snelle trams kunnen maximaal 16 trams per uur worden ingepast. Als er 8 trams per uur zijn passen er nog een aantal bussen bij. Bij verder uitnutten van de OV capaciteit ontstaan steeds meer verstoringen waardoor de dienstregeling niet meer betrouwbaar is.

6.2.5 Variant 4: tram op maaiveld, bussen bij autoverkeer

Bij variant 4 is er een afslaande tram op maaiveld, zoals bij variant 2. Bij deze variant worden echter de 20 bussen per richting per uur, die momenteel op de Churchilllaan rijden, in stand gehouden. Bij variant 4 voegen deze zich voor het oversteken van het kruispunt bij het autoverkeer. Uit de COCON berekening blijkt dat het mogelijk is een verkeersregeling op te stellen met een cyclustijd van 120 seconden. De

verzadigingsgraden blijven onder de 80 %. Dit houdt in dat er geen lange wachtrijen ontstaan voor autoverkeer. Het busverkeer zal door het vervallen van de prioriteit vertraging oplopen. Bij deze variant blijven de bussen ook op de Prins Clausbrug met het autoverkeer meerijden. De verwachte extra reistijd voor bussen is circa 1-1,5 minuut. Deze variant is voor de tram gelijk aan variant 2.

6.3 Vervolg route via Prins Clausbrug

Een tramlijn is inpasbaar op de busbaan van de Prins Clausbrug. Een hoogwaardige tramlijn naar Papendorp betekent daarom dat de bussen grotendeels moeten vervallen of via de rijbaan met overig verkeer moeten meerijden.

6.4 Conclusie nadere verdieping Papendorplijn

De Papendorplijn is nader uitgewerkt op maaiveld. Deze lijn loopt via het tracé van de bestaande SUNIJ lijn: de Graadt van Roggenweg, de Weg der Verenigde Naties en de Beneluxlaan tot aan 5 Meiplein. Hier gaat het tracé via de Churchilllaan en Prins Clausbrug naar P+R Papendorp bij de A2 (Hub XL) over een nieuw aan te leggen trambaan. De verwachte tramfrequentie is 8-16 trams per uur per richting. De volgende onderdelen zijn nader onderzocht:

- een verhoogde tramfrequentie van 8 naar 16 trams per uur per richting op de Graadt van Roggenweg in relatie tot de vastgestelde plannen (Functioneel Ontwerp (FO)) voor het Lombokplein;
- de inpassing op het 5 Meiplein.

Graadt van Roggenweg

Voor de verhoogde tramfrequentie van 8 naar 16 trams per uur per richting op de Graadt van Roggenweg en het Functioneel Ontwerp (FO) voor het Lombokplein wordt het volgende geconcludeerd:

- kruispunt met Overste den Oudenlaan:
  - een frequentie van 16 trams per uur lijkt mogelijk. Wel heeft het kruispunt voldoende afwikkeltijd nodig bij evenementen in de Jaarbeurs;
- kruising met Koningsbergerstraat:
  - een frequentie van 8 trams per uur lijkt mogelijk. Een hogere frequentie, tot 16 trams per uur, heeft voor het auto- en fietsverkeer tot gevolg dat er langere wachttijden ontstaan;
- halte Jaarbeursplein:
  - een frequentie van 8 trams per uur lijkt mogelijk. Een frequentie van 16 trams per uur, in combinatie met bussen is kritisch. Om de tramfrequentie te verhogen zal het aantal bussen moeten worden verminderd.

Nieuw ontwerp nodig voor het 5 Meiplein en de Churchilllaan

Op het 5 Meiplein gaat de tram van de Beneluxlaan met een boog naar de Churchilllaan richting Prins Clausbrug. De trambaan conflicteert met of de bestaande bebouwing, de rijbaan van de Churchilllaan of de busonderdoorgang. De meest reële oplossing is het verwijderen van de busonderdoorgang waardoor de tram in de middenligging komt op de Churchilllaan. Daarnaast kent de inpassing op het 5 Meiplein de volgende aandachtspunten:

- inpassing is alleen mogelijk bij toepassing van een krappe boog, waardoor de OV snelheid laag wordt met mogelijk een hoger geluidsniveau en trillingen;
- bij 8 trams is enig medegebruik door bussen mogelijk, bij 16 trams wordt medegebruik kritisch. Indien de bussen op de rijbaan komen met overig verkeer leidt dat tot mindere kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) voor de HOV bussen.

7

EINDHALTE UTRECHT CENTRAAL EN DOORKOPPELING MERWEDELIJN -1

Voor de Merwedelijn zijn op basis van de eerste fasen van het onderzoek twee aanvullende onderzoeksvragen:

- hoe kan een ondergrondse eindhalte in het stationsgebied worden gesitueerd met een zo kort mogelijke loopafstand naar station Utrecht Centraal (compacte knoop)?
- hoe kan de lijn worden doorgekoppeld aan de binnenstadsas of lijn 22 (Uithoflijn)?

Deze vragen worden in dit hoofdstuk beantwoord.

Doorkoppeling van de Merwedelijn naar de Uithoflijn is geen onderdeel van deze studie geweest. Duidelijk is wel dat de mogelijkheden voor doorkoppeling in het stationsgebied aan de Uithoflijn op maaiveld al worden benut via de huidige doorkoppeling van de SUNIJ lijn naar de Uithoflijn. Doorkoppeling van de Merwedelijn op -1 aan de Uithoflijn is niet mogelijk of met zeer grote consequenties. In dit onderzoek is daarom uitgegaan van een doorkoppeling van de Papendorplijn op maaiveld aan de Uithoflijn.

7.1 Inpassing eindhalte stationsgebied

Doelstelling van gemeente en provincie Utrecht is een compacte vervoersknoop op station Utrecht Centraal. Dit betreft vooral de transfer van de nieuwe Merwedelijn naar de NS treinen, de busstations, Halte Uithoflijn en de binnenstad van Utrecht. Uit de quickscan (hoofdstuk 3) is gebleken dat een eindhalte nabij busstation west niet realistisch is: een ondergronds alignement via de Valeriusbaan stuit op een ondergrondse parkeergarage. Daarmee zijn 2 alternatieven voor de eindhalte overgebleven:

- locatie Jaarbeursplein;
- locatie Croeselaan.

De benodigde ruimtereservering voor een halte bevat naast de tunnel voor de trambaan een aantal zaken zoals ruimte voor de perrons, stijgpunten en de bijbehorende faciliteiten. De totale inpassingsruimte voor een halte heeft daarmee een lengte van 80 m en een breedte van 15 m.

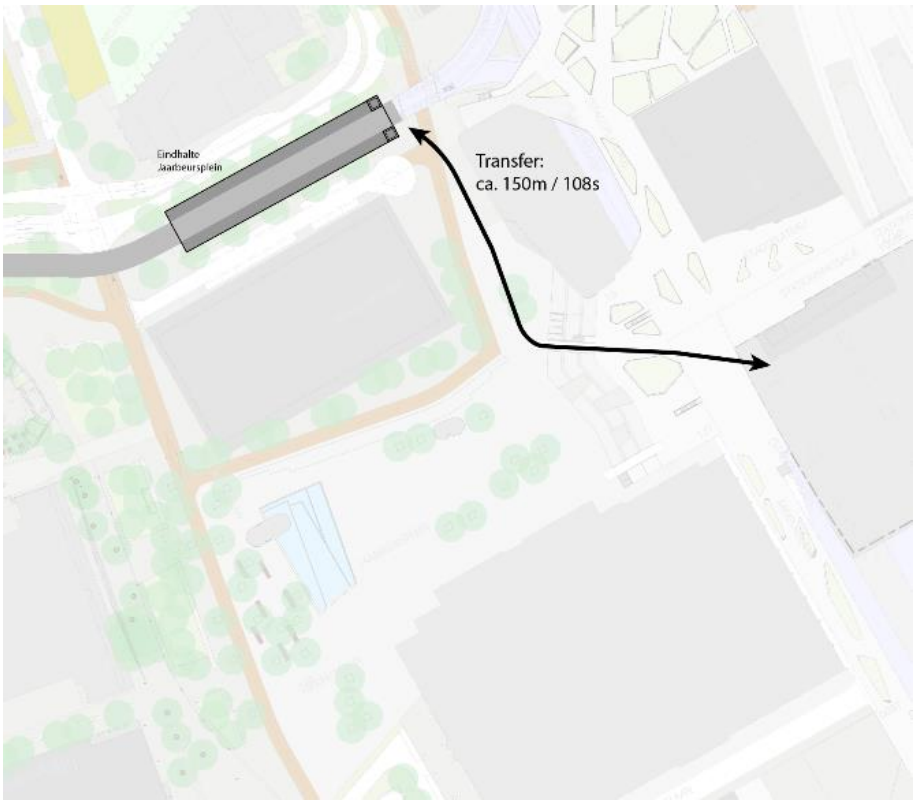
De ondergrondse halte kan zo dicht mogelijk onder maaiveld aangelegd worden om de ontsluiting van de halte voor reizigers zo eenvoudig mogelijk te maken. Ondergrondse haltes worden ontsloten door een combinatie van (rol)trappen en liften. De voorgestelde indeling van de eindhalte is een eilandperron (perron tussen beide sporen in). Deze indeling heeft als voordeel dat slechts één cluster stijgpunten aangelegd en ingepast hoeft te worden. Ook is de afhandeling van de reizigersstromen in relatie tot de voorziene frequentie van de tramlijn en het kopmaken van de tram op de eindhalte efficiënter te realiseren. Bij de verwachte maximale frequentie van 20-24 trams lijkt een derde spoor vooralsnog niet nodig (referentie metro Oostlijn op Amsterdam Centraal). Dit dient nader uitgewerkt te worden in een vervolgfase.

Het ontwerp van het maaiveld tussen de uitgang van de tramhalte en het NS station met voldoende capaciteit voor de reizigersstromen, dient in een volgende fase nader te worden uitgewerkt.

7.1.1 Optie 1: Eindhalte Jaarbeursplein

Een locatie voor een eindhalte is onder de huidige eindhalte van de SUNIJ lijn, halte Jaarbeursplein. Op deze locatie is voldoende ruimte tussen de (toekomstige) gebouwen en parkeergarage Jaarbeursplein om een halte aan te leggen.

Afbeelding 7.1 Eindhalte Jaarbeursplein



Met de positionering van deze eindhalte kan de tramlijn in de toekomst mogelijk doorgetrokken worden onder het spoor richting de binnenstad. De (belangrijkste) stijgpunten van de halte zullen gepositioneerd worden aan de oostzijde, zo dicht mogelijk bij het station. Met deze ligging van de halte is de overstap naar het station Utrecht Centraal ongeveer 150 m. Dat komt overeen met circa 108 seconden looptijd. Deze looproute is gelijk aan de huidige overstap tussen de tram en het trein/busstation. Er kan mogelijk een verbinding worden gemaakt met de noordelijke reizigerstunnel. Voor de overstap naar busstation centrumzijde en Uithoflijn dient men door het gehele NS station te lopen, ongeveer 300 m extra, een looptijd van circa 216 seconden extra. Totale looptijd van eindhalte Merwedelijn tot Uithoflijn is 5 à 6 minuten. Wij adviseren om in de vervolgfase de belangrijkste overstaprelaties nader in beeld te brengen zodat de eindhalte het beste aansluit op de grootste reizigersstroom.

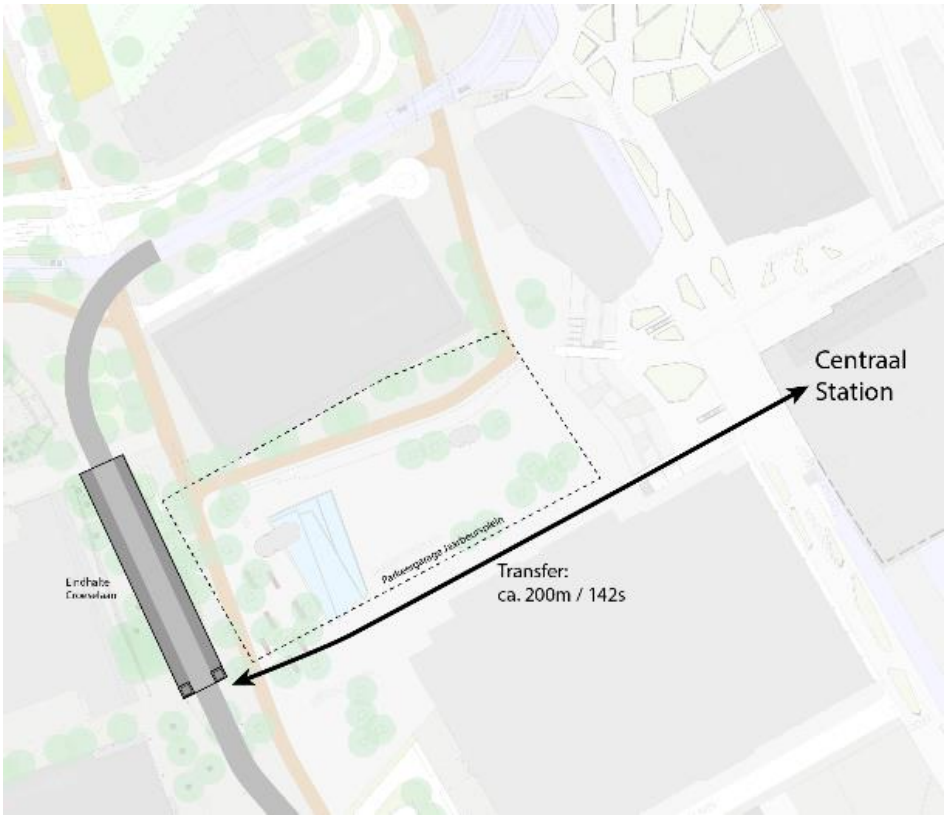
Tijdens de bouw van deze eindhalte moet de bestaande halte tijdelijk buiten dienst. Om deze periode zo kort mogelijk te houden wordt een wanden-dak-bouwmethode voorgesteld. Hierbij worden eerste de wanden gemaakt. Vervolgens wordt in een beperkte buitendienststelling het tramspoor gesloopt, een dak op de wanden gelegd en het spoor weer teruggebracht. Daarna kan de ruwbouw en afbouw van de ondergrondse halte gerealiseerd worden terwijl de bestaande maaiveldverbinding tussen SUNIJ lijn en lijn 22 (Uithoflijn) weer in dienst is. Omdat het in stand houden van deze verbinding nodig is voor de remiseritten van het Uithoflijnmaterieel zal deze buitendienststelling zo kort mogelijk moeten zijn (bijvoorbeeld 1 maand buiten dienst in de zomerperiode).

7.1.2 Optie 2: Eindhalte Croeselaan

Een alternatieve locatie voor een eindhalte is aan de zuidwestzijde van het Jaarbeursplein, aan het einde van de Croeselaan. Deze locatie is voorzien bij een tramroute afkomstig vanuit de Van Zijstweg-Croeselaan. Ook als deze locatie wordt gekozen als eindhalte kan de trambaan nog onder het spoor doorgetrokken worden richting de binnenstad, door deze met een boog naar het Jaarbeursplein aan te leggen.

Deze locatie heeft iets minder inpassingsruimte vanwege de aanwezigheid van een ondergrondse parkeergarage. Uit beschikbare informatie blijkt dat er circa 23 m ruimte is tussen de parkeergarage en de erfgrens van de tegenoverliggende bebouwing. Dit is krap maar zou in principe voldoende moeten zijn voor dubbelspoor met zijperrons. De benodigde functionele breedte hiervoor is een dubbelsporige trambaanbreedte van 9 m en twee zijperrons van 3 m. Dit komt op een totale breedte van 15 m.

Afbeelding 7.2 Eindhalte Croeselaan



De (belangrijkste) stijgpunten van de halte bevinden zich aan de zuidzijde, vlak bij het Beatrixtheater. De toegangen liggen zo dicht mogelijk bij het station. Bij deze ligging is de transfer naar het station Utrecht Centraal ongeveer 200 m. Dit komt overeen met 142 seconden lopen. Deze looproute is met circa 50 m langer dan de huidige overstap van Jaarbeursplein richting het treinstation. Voor de overstap naar busstation centrumzijde en Uithoflijn dient men door het gehele NS station te lopen, ongeveer 300 m extra, een looptijd van circa 216 seconden extra. Totale looptijd van eindhalte Merwedelijn tot Uithoflijn is circa 6 minuten.

Wij adviseren om in de vervolgfase de belangrijkste overstaprelaties nader in beeld te brengen zodat de eindhalte het beste aansluit op de grootste stroom.

7.2 Doorkoppeling binnenstadsas of lijn 22 (Uithoflijn)

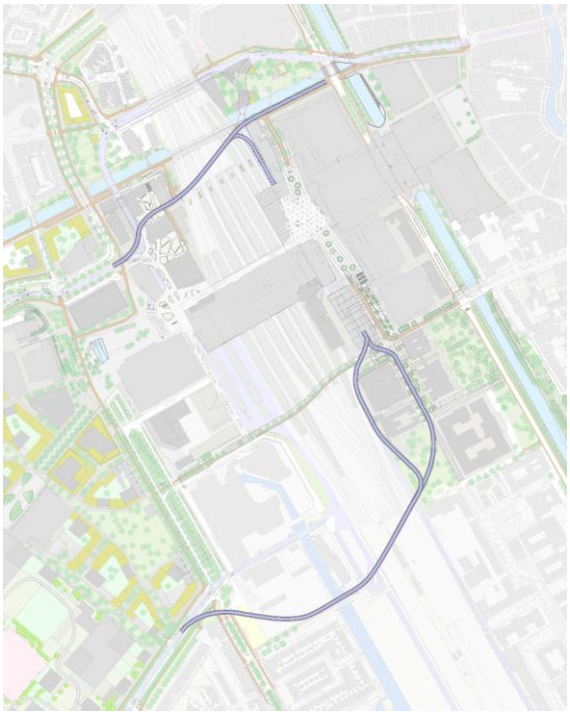
Uit de vervoerkundige studie [ref. 20] blijkt dat het doorkoppelen van de Merwedelijn naar de centrum kant van station Utrecht Centraal significante vervoerswaarde heeft. Daarom wordt in deze paragraaf verkend wat de mogelijkheden zijn voor doorkoppeling op ondergronds op -1. Deze doorkoppeling is aanvullend op de maaiveld doorkoppeling door de Leidseveertunnel die nu door de Uithoflijn wordt gebruikt.

Het kruisen van de spoorbundel is een complexe technische opgave nabij een belangrijk knooppunt in het landelijke treinnetwerk als Utrecht Centraal. Ook het (tijdelijk) stremmen van spoor voor bouwwerkzaamheden onder of nabij het spoor heeft grote consequenties. Daarom is voor de doorkoppeling contact geweest met spoorbeheerder ProRail.

Verkenning mogelijke ondergrondse opties

Voor een doorkoppeling van de tram onder het station en de sporenbundel zijn gebouwen en ondergrondse parkeergarages sturende randvoorwaarden. Voor deze studie gaan we uit dat gebouwen en parkeergarages niet worden verwijderd. Een tramtunnel direct onder het station wordt niet als realistisch gezien. De gebouwen dichtheid en het station zelf (funderingen) zijn te grote (ondergrondse) obstakels. Vervolgens zijn de opties ten zuiden en ten noorden van het station verkend.

Afbeelding 7.3 Mogelijke routes voor doorkoppeling via noordkant station (tussen noordelijke reizigerstunnel en Sijpesteijntunnel) of via zuidkant station (Park Nieuweroord)



Doorkoppeling ten zuiden van Utrecht Centraal

Een mogelijke doorkoppeling kan ten zuiden van het station Utrecht Centraal worden gerealiseerd. Dit tracé gaat uit van een kruising met de spoorbundel in het verlengde van de Van Zijstweg en komt ter hoogte van het park Nieuweroord (zuidelijke optie) weer naar boven om vervolgens aan te sluiten op de Uithoflijn richting het station. Om deze aansluiting mogelijk te maken is er een boog van 40 m nodig met lage snelheid (15 km/u) tot gevolg. Bij een inpassing met een hogere ontwerpsnelheid bestaat voor deze route ook een mogelijkheid om het tracé via de Laan van Puntenburg aan te sluiten op het Station Utrecht Centraal.

De zuidelijke optie is niet realistisch gebleken, omdat de lijn vanaf hier niet verder doorgetrokken kan worden naar de binnenstadsas door gebouwen en andere ondergrondse voorzieningen. Ook raakt deze ondergrondse verbinding de ontwikkeling van de nieuwbouwlocatie Foreest dan wel het Matserterrein.

Doorkoppeling ten noorden van Utrecht Centraal

Aan de noordzijde van het station zijn twee opties verkend in het verlengde van de ondergrondse tramhalte Jaarbeursplein:

- tussen de noordelijke reizigerstunnel en Van Sijpesteijntunnel (zie afbeelding 7.3);
- via de Van Sijpesteijntunnel onder de Leidse Rijn en de fiets/voetgangersverbinding (zie afbeelding 7.4).

Deze opties worden in de volgende paragrafen verder toegelicht.

Afbeelding 7.4 Bestaande Van Sijpesteijntunnel



7.2.1 Optie 1: nieuwe tunnel tussen reizigerstunnel en Van Sijpesteijntunnel

Optie 1 is de bouw van een nieuwe tunnel door het Van Sijpesteijnkwartier met een open ontgraving. De gewenste doortrekking is technisch complex door de ondergrondse obstakels en de consequenties op maaiveld. Deze optie is niet realistisch gezien de complexe bouw onder de treinsporen en een gebouw met parkeergarage welke inmiddels is gerealiseerd aan de westzijde. Onderstaand wordt één en ander nader toegelicht.

Afbeelding 7.5 Mogelijke ondergrondse koppeling trambaan

Bouwmethode open ontgraving

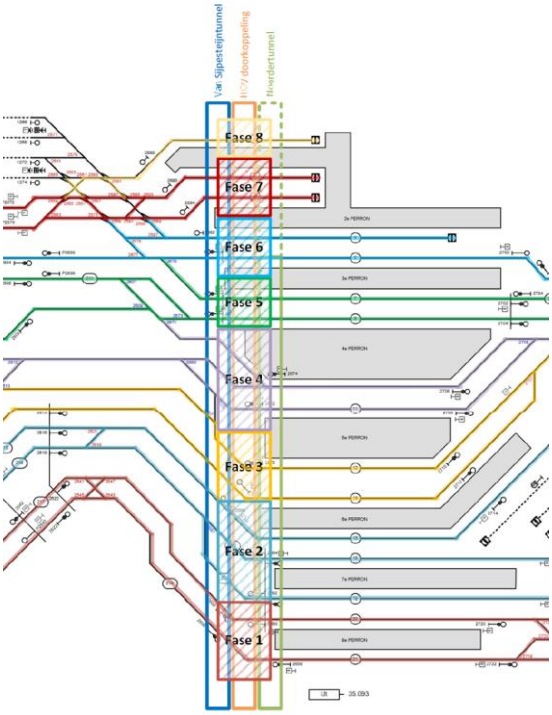
De treinspoorbundel op deze locatie bestaat uit 17 sporen. In een gefaseerde bouwwijze met de wanden-dak-bouwmethode zouden twee of drie sporen tegelijk buitendienst worden genomen waarbij op de plaats van die sporen permanente damwanden worden ingebracht en een sectie van het tunneldak. Hierna kunnen de sporen weer teruggebouwd worden en in dienst genomen. De tunnel kan dan ontgraven worden onder het tunneldak terwijl de sporen erboven in dienst zijn. Na het storten van een constructieve onderwaterbeton tunnelvloer kan de tunnel drooggezet worden en afgebouwd.

De bouwmethode van de bovengenoemde tunneldaksecties is technisch uitdagend. Ruimte voor een bouwplaats naast de spoortunnel kan niet of nauwelijks vrijgemaakt worden waardoor het logistiek complex wordt. Prefab liggers kunnen weliswaar just-in-time worden aangevoerd maar het is onzeker of dit een logistiek werkbare en haalbare oplossing is. Indien geprefabriceerde betonnen platen van circa 4 m breed worden toegepast hebben deze een gewicht van circa 70 ton. Deze kunnen met twee kranen vanaf een naastliggend spoor worden ingehesen. Aanvoer van bouwmaterialen over het spoor vraagt om een bouwterrein in de nabijheid zodat de dakplaten obstakelvrij de tunnellocatie kunnen bereiken.

De bouwfasering is, gezien het grote aantal sporen, complex. Er zijn circa acht bouwstappen nodig met bijbehorende bouwduur en -hinder voor de treindienst. De bouwtijd met dit aantal faseringen zal meerdere jaren in beslag nemen. Het tunnelalignement kruist een drietal wissels van treinsporen die niet op een overgang tussen aardebaan en tunneldak mogen liggen. Dit vraagt waarschijnlijk om het doorzetten van een zettingsvrijeplaat onder deze wissels naast de tunnel. Ook deze moeten in prefabbeton (gefundeerd op buisschroefpalen) worden uitgevoerd om de duur van de buitendienststelling van het spoor beperkt te houden. Het in delen (tijdelijk) buitendienst nemen voor een bouwstap op het emplacement Utrecht is extra complex of geeft meer hinder op het spoor dan bij andere grote stations omdat in het DSSU project vele wissels zijn gesaneerd zodat bijsturing van de treindienst minder goed mogelijk is. Dat kan betekenen dat corridors langdurig gestremd worden wat niet acceptabel is.

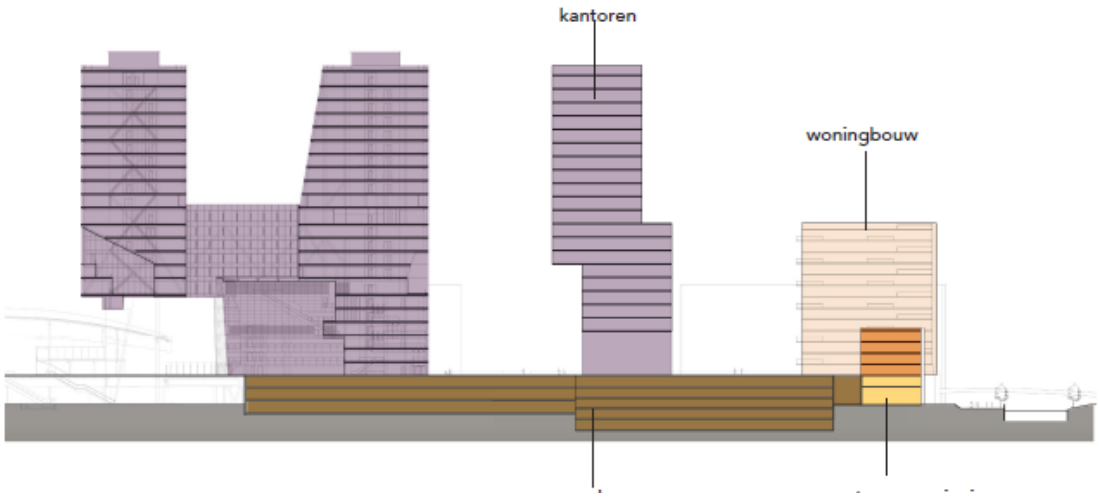
Aandachtspunt is besturingsapparatuur van ProRail (niet meeverhuisd naar de nieuwe locatie van de verkeersleidingpost) aan de westzijde van de spoorbundel. Deze is gevoelig voor trillingen en zal randvoorwaarden stellen aan de bouwmethode om de bedrijfszekerheid te garanderen.

Afbeelding 7.6 Voorbeeld van 8 bouwfasen op de 17 sporen station Utrecht Centraal



Aan de westkant is recent een nieuwe parkeergarage gebouwd onder de kantoren die doorloopt tot aan de woningbouw aan de Van Sijpesteijnkade. Deze ligt in het voorgestelde tunnelalignement. Hiermee vervalt deze optie voor het toekomstig doortrekken van de Merwedelijn onder de spoorbundel voor treinen.

Afbeelding 7.7 Parkeergarage onder Van Sijpensteijnkwartier



7.2.2 Optie 2: via bestaande spoorkruising Van Sijpesteijntunnel

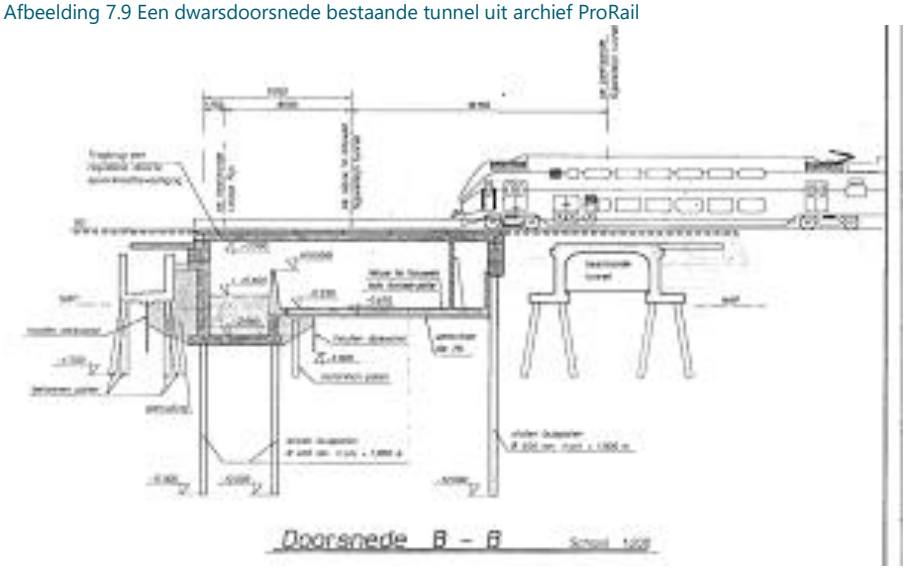
Een tweede alternatief is een tracé via de Van Sijpesteijntunnel. Deze onderdoorgang biedt op dit moment plaats aan de Leidse Rijn en een fiets/voetgangersverbinding, zie het tracé in afbeelding 7.8 en een typische

dwarsdoorsnede in afbeelding 7.9. De fietsverbinding is belangrijk met grote aantallen fietsers. Deze zullen hier altijd ongelijkvloers moeten kruisen met de tram.

Afbeelding 7.8 Bestaande Sijpesteijntunnel



Afbeelding 7.9 Een dwarsdoorsnede bestaande tunnel uit archief ProRail

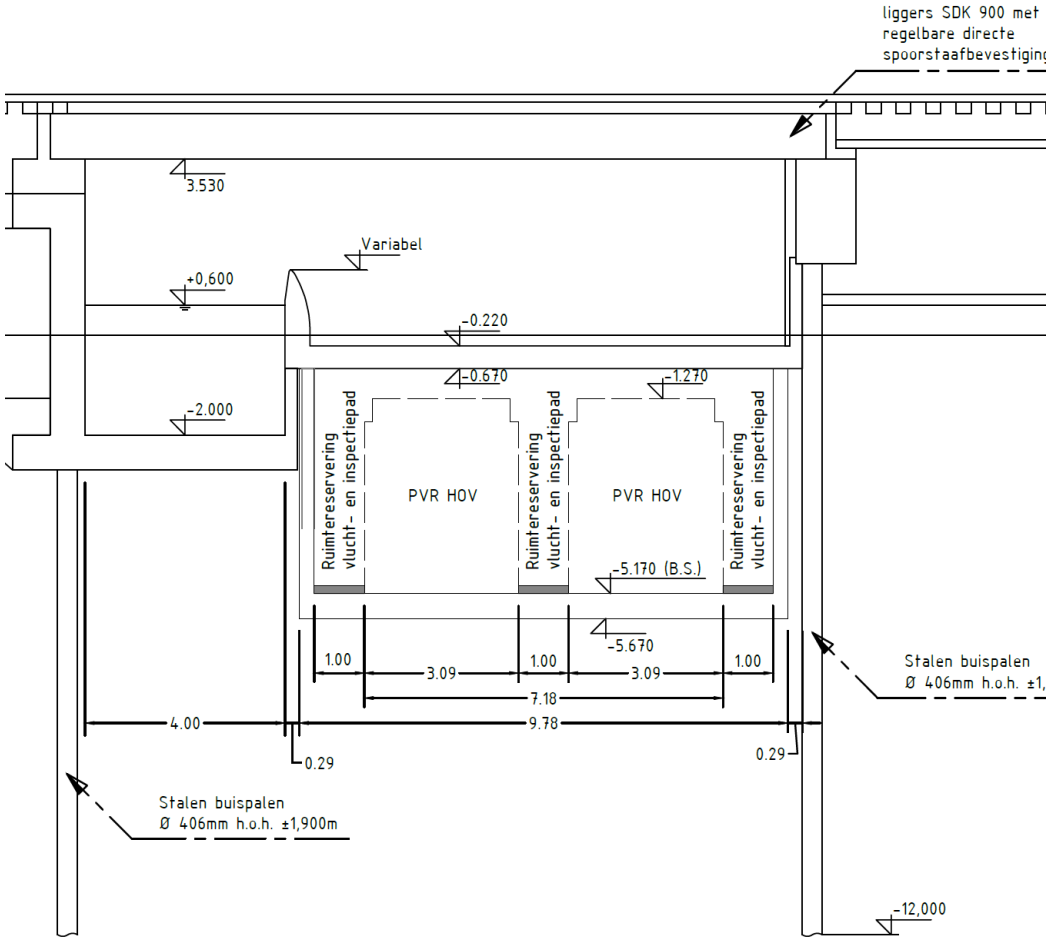


De tramtunnel komt onder de langzaam verkeer route en Leidse Rijn. Mogelijk kan de inrichting van tramtunnel, langzaam verkeer route en Leidse Rijn worden geïntegreerd en geoptimaliseerd. Geadviseerd wordt om de tramtunnel zoveel mogelijk in het midden onder het spoorviaduct te leggen zodat de in te brengen wanden zo ver mogelijk van de paalfunderingen van het bestaande spoorviaduct staan. Dit om risico op zakking van het viaduct te voorkomen. In een schematische dwarsdoorsnede (afbeelding 7.) is een uitsnede uit een eerste schetsontwerp (tekening 124382/1004) weergegeven. Hier is de tramtunnel nog direct onder de langzaam verkeerroute gesitueerd. Zoals hiervoor aangegeven heeft een situatie waarbij de tramtunnel dieper ligt en in het midden de voorkeur.

Het gebruik van de bestaande constructie bij deze optie heeft als belangrijk voordeel dat het aantal buitendienststellingen van de treinsporen beperkt kan worden. Als gevolg van het DSSU project extra belangrijk om vele wissels zijn gesaneerd waardoor bijsturing minder goed mogelijk is. Het maken van de

tunnelwanden onder de hoogtebeperking van de Van Sijpesteijntunnel is complex. Indien damwanden worden toegepast zullen deze in delen opgelast en gedrukt moeten worden. Vanwege de Verkeersleidingpost van ProRail zijn er eisen met betrekking tot trillingen in dit gebied. Bekend is dat er bouwresten onder het fietspad aanwezig zijn. Er moet daarnaast rekening worden gehouden met het omleggen van een groot aantal kabels en leidingen. Indien wanden op diepte kunnen worden gebracht en ontgraving haalbaar blijkt, kan de tunnelvloer mogelijk in constructieve onderwaterbeton worden uitgevoerd.

Afbeelding 7.10 Uitsnede uit een eerste schetsontwerp in de bijlage (tekening 124382/1004)



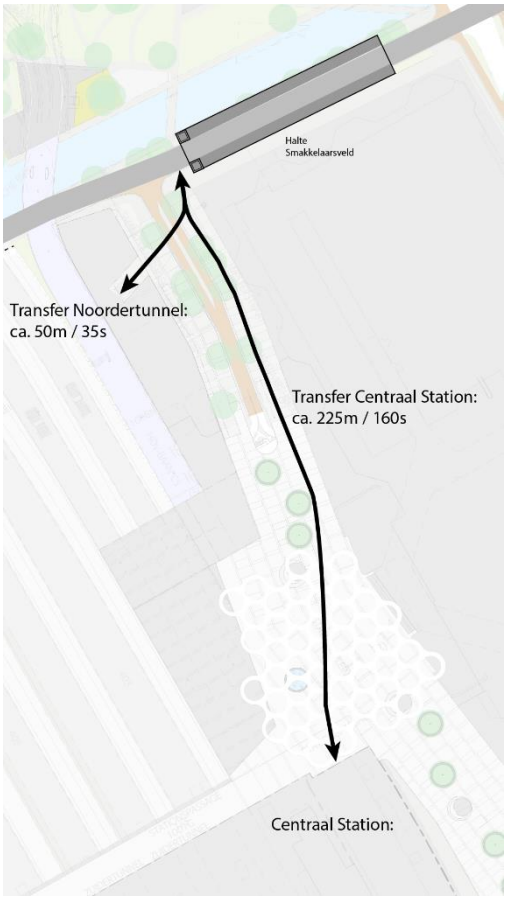
Na de Van Sijpensteijntunnel kan het tracé van de tramtunnel via Smakkelaarsveld, naast de Leidse Rijn, richting Vredenburg. In de stedenbouwkundige plannen wordt hier de Leidse Rijn teruggebracht en wordt er een hoge bebouwingsdichtheid gerealiseerd aan de noordzijde van de Leidse Rijn. Een ondergrondse variant is daarom alleen mogelijk onder het fietspad aan de zuidkant van de Leidse Rijn. Er dient in de plannen ruimte gereserveerd te worden voor de tramtunnel.

Afbeelding 7.11 Artist impression ontwikkeling Vredenburg



Met het doorkoppelen via van Sijpensteijntunnel is er een mogelijkheid voor een ondergrondse halte Smakkelaarsveld. De tramhalte komt naast de treinsporen te liggen met de westelijke ingang nabij de ingang van de noordelijke reizigerstunnel. Hiermee kan een korte loopafstand van circa 50 m naar de noordelijke reizigerstunnel worden gerealiseerd. Dit komt overeen met een circa 35 seconden looptijd. Dit is een verbetering in de verknoping tram/trein ten opzichte van de hierboven beschreven eindhalte Jaarbeursplein. Echter de transfertijd naar de hal van het station bedraagt 160 s (225 m) en deze is vergelijkbaar met Jaarbeursplein.

Afbeelding 7.9 Halte Smakkelaarsveld



Een verdere verkenning is nodig naar het ondergronds alignement voorbij Smakkelaarsveld. Bij de Catharijnesingel stuit een alignement onder maaiveld op de toerit naar de parkeergarage Hoog Catharijne en de expeditietoegang naar Tivoli Vredenburg (aan de overzijde van de Catharijnesingel).

Een tramhalte onder de treinsporen wordt niet als realistisch gezien. Door de breedte past een tramhalte niet onder het bestaande viaduct bij de Van Sijpensteijntunnel. Dan zou het bestaande spoorviaduct moeten worden verbreed, wat min of meer een nieuw viaduct betekent. De sporen liggen hier dicht tegen elkaar waardoor meerdere sporen langere tijd buitendienst moeten wat niet realistisch is op station Utrecht Centraal. Mogelijk zijn er nog andere meer innovatieve bouwmethode die heel veel duurder zijn en grote risico's kennen en daarom in kader van deze studie niet verder zijn onderzocht.

Aansluiting lijn 22 (Uithoflijn) doorkoppeling

Bij bovengenoemde alternatieven voor kruising met de spoorbundel ondergronds op -1 is een doorkoppeling met de Uithoflijn niet realistisch. Het alignement zou, na aanlanding aan de oostkant van de spoorbundel, met een zeer krappe boogstraal richting halte Utrecht Centraal moeten buigen waarna het op -1 niveau stuit op de ondergrondse fietsenstalling en/of middentunnel. En het hoogteverschil van -1 naar maaiveld moet ergens worden overbrugd in het tracé van de bestaande Uithoflijn. Voor de bouw van deze aansluiting moet de bestaande Uithoflijn doorkoppeling naar de remise langdurig buitendienst.

7.3 Conclusies eindhalte en doorkoppeling Lijn 22

Voor de Merwedelijn zijn op basis van de eerste fasen van het onderzoek twee aanvullende onderzoeksvragen:

1 hoe kan een ondergrondse eindhalte in het stationsgebied worden gesitueerd met een zo kort mogelijke loopafstand naar station Utrecht Centraal?
2 hoe kan de lijn worden doorgekoppeld aan de binnenstadsas of lijn 22 (Uithoflijn)?

Conclusie eindhalte

Voor de eindhalte ter plaatse van het station Utrecht Centraal zijn twee mogelijke locaties verkend:

1 locatie Jaarbeursplein;
2 locatie Croeselaan.

Uit de nadere verdieping is gebleken dat op een eindhalte op beide locaties realiseerbaar is. Op de volgende punten verschillende de beide locaties van elkaar:

- locatie Jaarbeursplein:
  - de halte onder de huidige halte Jaarbeursplein is eenvoudiger inpasbaar dan ter plaatse van de Croeselaan;
  - de transfer naar station Utrecht Centraal bedraagt circa 150 m/108 seconden (bijna 2 minuten);
  - de transfer naar busstation centrumzijde en Uithoflijn bedraagt circa 450 m/5 minuten;
  - er kan mogelijk een verbinding worden gemaakt met de noordelijke reizigerstunnel;
  - tijdens de bouw van deze eindhalte moet de bestaande halte (SUNIJ lijn) tijdelijk buiten dienst
- locatie Croeselaan:
  - de transfer naar station Utrecht Centraal bedraagt circa 200m/142 seconden (bijna 2,5 minuten);
  - de transfer naar busstation centrumzijde en Uithoflijn bedraagt circa 500 m/6 minuten.

Conclusie doorkoppeling

Voor de doorkoppeling van de Merwedelijn naar de centrumkant van station Utrecht Centraal zijn twee opties verkend in het verlengde van de ondergrondse tramhalte Jaarbeursplein:

- via een nieuwe tunnel tussen de noordelijke reizigerstunnel en Van Sijpesteijntunnel;
- via de bestaande spoorkruising Van Sijpesteijntunnel.

Optie 1: Nieuwe tunnel tussen de noordelijke reizigerstunnel en Van Sijpesteijntunnel

De doorkoppeling via een nieuwe tunnel is niet haalbaar gebleken. Aan de westkant is recent een nieuwe parkeergarage gebouwd, die doorloopt tot aan de woningbouw aan de Van Sijpesteijnkade. Deze

parkeergarage ligt in het voorgestelde tunnelalignement. Hiermee vervalt deze optie voor het toekomstig doortrekken van de Merwedelijn onder de spoorbundel voor treinen.

Optie 2: Via de bestaande spoorkruising Van Sijpesteijntunnel
Het lijkt mogelijk om een tramtunnel onder de langzaam verkeer route en Leidse Rijn aan te leggen. Het lijkt mogelijk om gebruik te maken van de bestaande constructie en dat is een belangrijk voordeel ten aanzien van het aantal benodigde buitendienststellingen van de treinsporen. Echter, het maken van de tunnelwanden onder de hoogtebeperking van de Van Sijpesteijntunnel is complex.

Deze optie maakt het mogelijk om een ondergrondse halte te creëren aan de oostzijde van het spoor, onder Smakkelaarsveld. Bij deze optie is de overstaptijd naar de trein korter dan bij een halte op Jaarbeursplein, doordat via de noordelijke reizigerstunnel direct naar de perrons kan worden gelopen. Dit duurt circa 35 seconden. Naar de stationshal is de overstaptijd 160 seconden en is daarmee vergelijkbaar met halte Jaarbeursplein. Een tramhalte onder de treinsporen is niet realistisch. De definitieve haalbaarheid van een tramtunnel onder de Van Sijpesteijntunnel moet in een vervolgfase nader worden bepaald.

8

BOUWMETHODE BOORTUNNEL

8.1 Inleiding

Als aanvulling op de onderzochte ondergrondse varianten binnen het project OV versnellen Utrecht Zuidwest is gevraagd om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de tram aan te leggen in een boortunnel. Vooral rond de passage van Utrecht Centraal en het kruisen van de treinsporen vraagt een traditionele bouwwijze om complexe faseringen en veel verstoring tijdens de bouw. Ook is het niet eenvoudig om compacte knoop voor de reiziger te realiseren. De boortunnel kan hier mogelijk uitkomst bieden. Ook voor de mogelijkheden, kansen en risico's van de boortunnel is contact geweest met spoorbeheerder ProRail.

8.2 Kenmerken boortunnel

Een boortunnel en een cut&cover tunnel (gebouwd in een open bouwkuip) verschillen van elkaar. Bij een open bouwkuip methode wordt telkens een deel van de tunnel van bovenaf van maaiveld uitgegraven. Bij een boortunnel zijn de werkzaamheden bovengronds alleen bij het begin, eindpunt en stations zichtbaar. De boormachine heeft als startpunt een bouwkuip nodig van uit waar er geboord kan worden. Dit is de startschacht. Bij het gewenste eindpunt van de tunnel is ook een bouwkuip nodig waar de boor uit de grond gehaald kan worden. Dit wordt de ontvangstschacht genoemd. Een duidelijke voorbeeldvideo illustreert de basisprincipes van een boortunnel: Boorfilm Rijnlandroute.

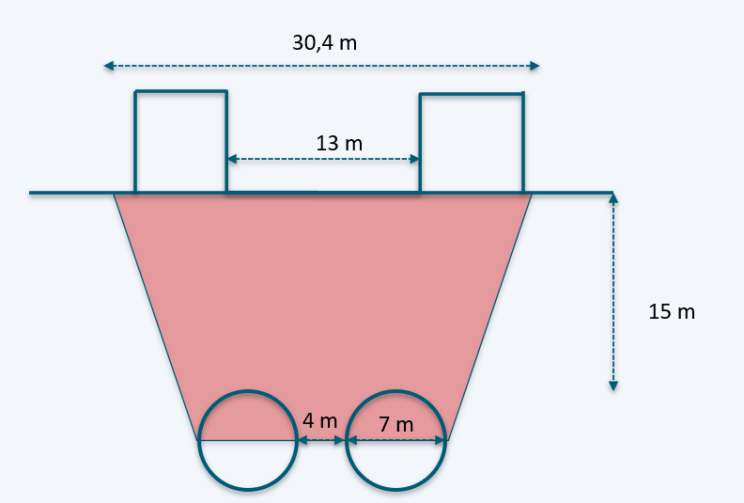
Principe ontwerp tramtunnel Utrecht

De belangrijkste principekeuze voor een boortunnel is om per rijrichting één buis te boren. Er worden dus twee aparte tunnels naast elkaar geboord in plaats van één grote buis voor beide tramsporen. Dit heeft te maken met de benodigde hoeveelheid materiaal (beton) en met het veiligheidsconcept voor vluchten tijdens calamiteiten. Bij voorkeur worden de tunnelbuizen naast elkaar geboord echter bij ruimtegebrek is het mogelijk om buizen boven elkaar te boren.

Boortunnels hebben een zettingstrog, dat is een gebied waar de grond mogelijk wat zakt. De zettingstrog van parallelle tunnels is breder dan die van die van gestapelde tunnels. Binnen het gebied van de zettingstrog staat bij voorkeur geen bebouwing, vanwege risico op schade.

De zettingstrog (afbeelding 8.1) van gestapelde tunnels is minder breed, maar binnen die smallere zettingstrog kan de invloed groter zijn. Wanneer de tunnels dieper worden gelegd, wordt de zettingstrog breder, maar steeds minder van invloed. Het is dus wel mogelijk om onder de fundering van gebouwen heen te gaan. Het nadeel hiervan is wel dat de tunnel heel diep komt te liggen, de kosten van de aanleg van een halte stijgen kwadratisch per extra meter diepte. Ook duurt het voor reizigers langer om de halte te bereiken.

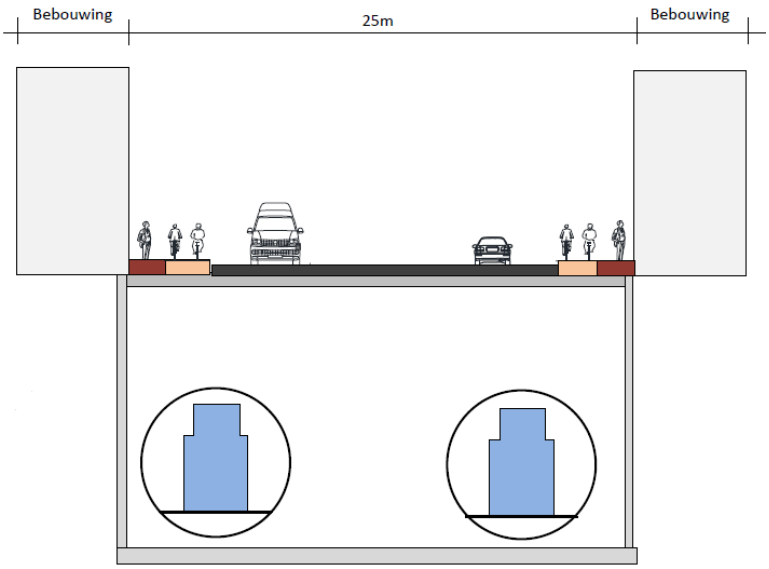
Afbeelding 8.1 Zettingstrog boortunnel



Parallel ligging

De ligging van de twee tunnelbuizen naast elkaar heeft als voordeel dat de haltes van de twee richtingen op hetzelfde niveau liggen. Dat maakt een eilandperron (één perron tussen de twee richtingen in) mogelijk. Hiermee is de indeling van het station eenvoudiger ten opzichte van de gestapelde ligging. Het nadeel is de grotere breedte van het station. Gedurende het gehele bouwproces zal de locatie van de halte een bouwterrein zijn en niet beschikbaar voor andere doeleinden. Er kan met een wanden-dak-methode worden gewerkt waardoor de hinder op maaiveld zich meer bij de toegangen zal concentreren. Ter illustratie, in afbeelding 8.2 is een voorbeeld ontwerp weergegeven.

Afbeelding 8.2 Voorbeeld ontwerp boortunnel met twee parallelle buizen



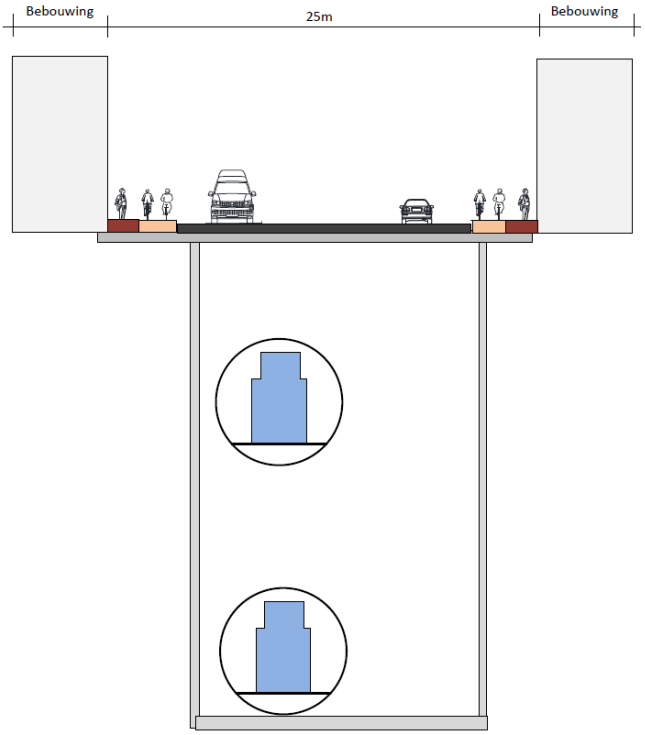
Gestapelde ligging

Als er te weinig ruimte is, kan een optie zijn om de tunnelbuizen boven elkaar te leggen. Dit kan zowel bij smalle passages en bij ondergrondse stations. In de binnenstad van Utrecht is beperkte ruimte bij smalle straten daarom wordt hier uitgegaan van gestapelde tunnelbuizen. Echter de bochten van het stratenpatroon zijn te kort voor een boortunnel omdat een tunnel boormachine een beperkte bocht kan maken (boogstraal van ongeveer 200 m). Daarom zal deels onder gebouwen door geboord moeten worden

waarbij de kans op zettingsschade groter is of vooraf maatregelen genomen moeten worden ter voorkoming van schade. Bij het deel van P+R Westraven tot het Anne Frankplein is een ligging naast elkaar mogelijk.

Bij de gestapelde ligging komen de tunnel buizen direct boven elkaar te liggen. Als gevolg van deze ligging komen de perrons van de tram dus ook boven elkaar. Dit maakt dat de inrichting van de stations een stuk complexer. Reizigers zullen een langere verticale beweging moeten maken om vanuit de tram naar de uitgang te gaan. Voordeel is wel dat het station een stuk smaller is, waardoor het station kan worden aangelegd op locaties met beperkte breedte.

Afbeelding 8.3 Principe ontwerp boortunnel met twee gestapelde buizen



8.3 Tracé boortunnel

Voor deze studie is het tracé van de tunnel in grote lijnen gelijk aan dat van de Merwedelijn genomen. De tunnel begint nabij P+R Westraven en loopt via de Europalaan richting Station Utrecht Centraal. Het laatste stuk naar Utrecht Centraal Station kan via de Van Zijstweg of via de Graadt van Roggeweg. Er zijn ook kansen voor andere tracés met haltes in het centrum van nieuwe ontwikkelingen echter die zijn in deze studie niet verder uitgewerkt.

In de onderstaande paragrafen zijn drie mogelijke tracés in het stationsgebied nader beschreven waarbij rekening is gehouden met een minimaal benodigde boogstraal van 200 m die bij boren noodzakelijk is:
- via de Graadt van Roggenweg en Van Sijpensteijntunnel;
- via de Van Zijstweg en via het station deels parallel aan de sporen;
- via de Van Zijstweg en Moreelsebrug.

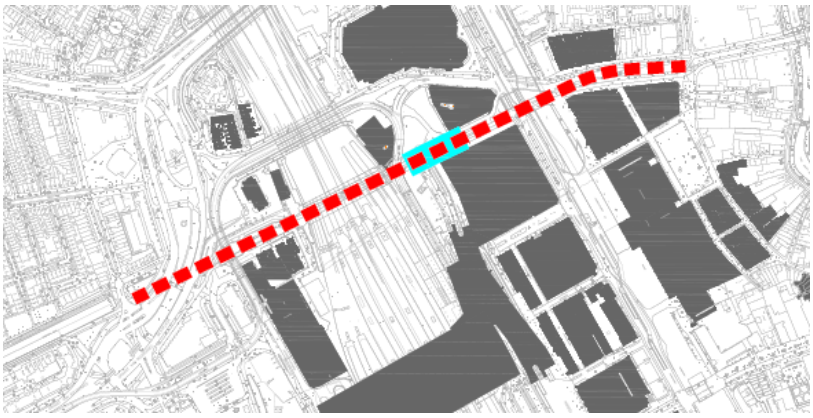
Voor het zoeken naar een passend tracé zijn de gegevens van funderingen nodig. Als het kan wordt een tracé gekozen langs funderingen, als dat niet lukt moet ruim onder een paalfunderingen worden doorgegaan. Alle funderingen (en resten van oude constructies) zijn nog niet geïnventariseerd. De paalfunderingen van bijvoorbeeld het spoor viaduct over de Van Sijpesteijntunnel staan op NAP -12 meter. Grotere torens als Central Park staan gefundeerd op NAP -24/-25 meter met enkele palen tot NAP -27 meter

en woontoren De Syp tot NAP -29 meter en de parkeergarage tot NAP -33 meter. Om de parkeergarage is ook een damwand van 8 tot 16 meter aangebracht.

8.3.1 Optie Graadt van Roggenweg - Van Sijpesteijntunnel

Deze optie is vergelijkbaar met de eerder beschreven cut&covertunnel bij de Van Sijpesteijntunnel. Hierbij zal het tracé in het stationsgebied onder het bestaande SUNIJ lijn liggen. Vanaf de Graadt van Roggenweg buigt het tracé af en gaat onder de sporen door naar de Lange Vlietstraat.

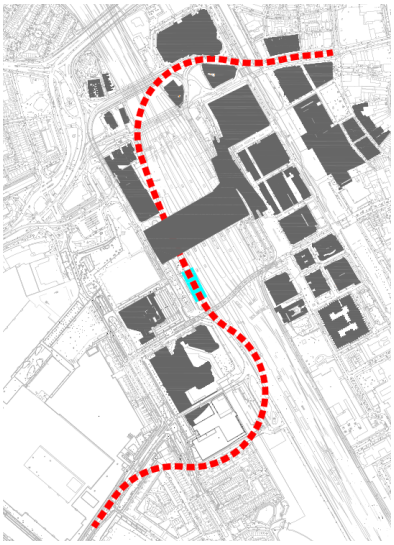
Afbeelding 8.4 Boortunnel optie Graadt van Roggenweg - Van Sijpesteijntunnel (halte met lichtblauw aangegeven)



Voor de halte is nu een locatie ten oosten van treinsporen voorzien. Hiermee wordt zowel het station bedient als de binnenstad. Deze halteplaats is vergelijkbaar met de optie Smakkelaarsveld in hoofdstuk 7. De halte kan niet onder het Jaarbeursplein worden gerealiseerd, omdat de boogstralen voor een boortunnel niet tussen de contouren van de bebouwing passen. Voor een recht tracé tussen Jaarbeursplein en de binnenstad liggen parkeergarages en funderingen van gebouwen waardoor de tunnel heel diep komt te liggen wat niet als realistisch wordt gezien.

8.3.2 Optie Van Zijstweg - via station deels parallel aan de sporen

Afbeelding 8.5 Optie Van Zijstweg - via station (halte met lichtblauw aangegeven)



Het tracé loopt bij deze optie door het stationsgebied voor een groot gedeelte onder de sporen van het treinstation. De tram komt vanaf de Van Zijstweg en gaat met een boog om de bestaande kantoren heen. Hiermee worden funderingen en parkeergarages gemeden. Tevens zorgt het voor ruimere boogstralen benodigd voor boren. In dit gebied zijn wel bouwplannen waar de afstemming nog voor moet plaats vinden. De halte voor de tram komt aan de zuidwest kant van het stationsgebouw onder de treinsporen. Vanaf daar wordt een toegang gerealiseerd naar het busstation west en stationsgebouw. De tunnel loopt tussen de funderingen van het stationsgebouw door en met een ruime boog richting de Lange Vliestraat

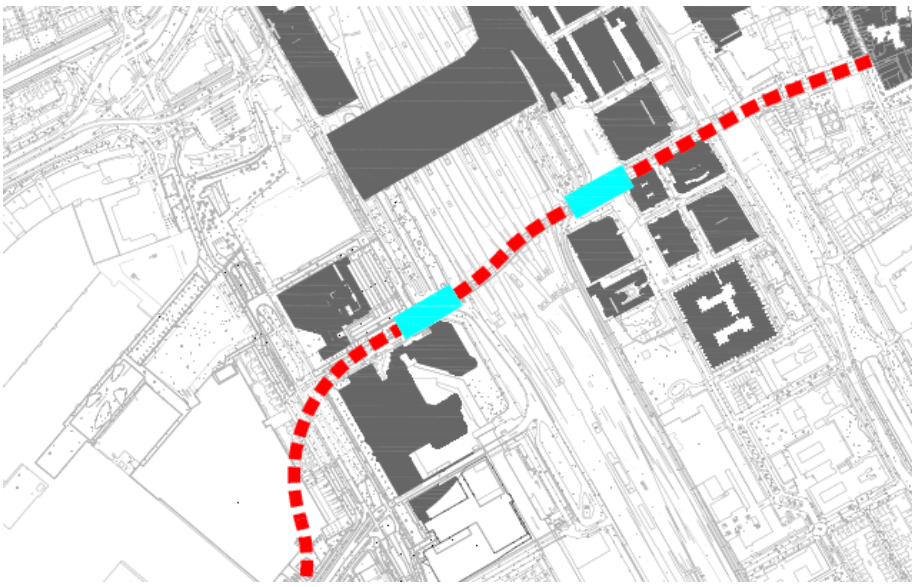
Het grote voordeel van deze optie is de compacte knoop, de locatie van de halte dicht bij het NS station en busstation west. Voor de bouw van de halte zijn wel(lange) buitendienststelling van de meest westelijke treinsporen nodig.

Uitdagingen zitten vooral in de realisatie van de bouw van een tramhalte onder de treinsporen en het boren tussen de funderingen van de stationsoverkapping. Voor de haalbaarheid van deze variant zal eerst goed de fundering van het stationsgebouw, het stadskantoor, diverse perron- en K&L-tunnels en mogelijke oude funderingen in beeld moeten worden gebracht. Tijdens de uitvoering van het project is extra uitgebreide monitoring nodig om de risico's beheersbaar te houden.

8.3.3 Optie Van Zijstweg - Moreelsebrug

De laatste optie die is bekeken is een tracé ten zuiden van het Station Utrecht Centraal. Hierbij is een halte ten oosten of ten westen van de spoorbundel mogelijk. Globaal gezien komt de tunnel onder de Moreelsebrug te liggen. Doordat het tracé voor een deel onder de bestaande bebouwing en de Moreelsbrug door gaat is het nodig om de tunnel extra diep aan te leggen. Als gevolg van deze ligging zal ook de halte extra diep komen te liggen.

Afbeelding 8.6 Van Zijstweg - Moreelsebrug



Het grootste nadeel van deze optie is dat het vervolgtracé van de tunnel onder de historische binnenstad loopt. Hierbij wordt een groot aantal historische en monumentale panden gekruist met een groot risico op schade tijdens de uitvoering. Tevens is er niet direct een locatie in de binnenstad te vinden waar een halte kan worden gebouwd. Daarom wordt deze optie als minder reëel beschouwd.

8.4 Kostenraming

Voor de boortunnelvarianten is een globale investeringsraming opgesteld met als doel om te onderzoeken of de boortunnel varianten in kosten concurrerend zijn met de traditioneel (cut&cover) gebouwde tunnelvarianten. Daar de drie genoemde boortunnelvarianten ongeveer even lang zijn en evenveel stations hebben, is één variant nader uitgewerkt, de boortunnel via de Graadt van Roggeweg. Hierbij is uitgegaan van een halte bij de startschacht bij P+R Westraven en een halte langs de Europalaan. Bij deze haltes wordt een parallelle ligging van de tunnels toegepast. De derde halte ligt ten westen van het centraal station en de laatste halte bij de ontvangstschacht is nabij Vredenburg. Bij de laatste twee haltes liggen de tunnels boven elkaar, in een gestapelde ligging.

De boortunnel van P+R Westraven tot aan Vredenburg is in kosten vergelijkbaar met een cut&covertunnel over hetzelfde traject.

8.5 Conclusie mogelijkheden boortunnel

De boortunnel kan mogelijk een optie zijn voor de aanleg van een tramtunnel in Utrecht. Vooral rond station Utrecht Centraal zijn er mogelijk kansen voor het doorkoppelen naar de binnenstad met een meer compacte knoop op station Utrecht Centraal. Verder kent boren minder hinder in de stad tijdens de bouw ter plaatse van de geboorde delen (wel hinder bij bouw stations). Echter deze korte studie is te globaal en de technische uitdagingen en risico's rond het station zijn te groot om reeds duidelijke uitspraken te doen. Dit vergt nader onderzoek met name naar ondergrondse objecten (parkeergarages), funderingen en de invloed van het boorproces op de funderingen.

In deze studie zijn een aantal tracés verkend met een verschillend risicoprofiel. Het tracé via de Graadt van Roggenweg kent de minste risico's en kruist de treinsporen via een tracé onder de Van Sijpensteijntunnel met een halte juist aan de oostzijde van de treinsporen bij Smakkelaarsveld.

De andere twee onderzochte tracés kennen meer risico's. Eén tracé loopt via de Van Zijstweg om gebouwen en dan parallel aan de treinsporen onder het station. Het bouwen van een tramhalte onder de meest westelijke sporen en het boren langs funderingen van het station en stadskantoor kennen veel risico's.

De derde mogelijkheid passeert de sporenbundel ter hoogte van de Moreelsebrug aan de zuidzijde van het station. De tunnel ligt diep om onder gebouwen te kunnen passeren aan de westzijde en oostzijde. Aan de oostzijde komt het tracé richting binnenstad onder diverse (monumentale) gebouwen. Boren onder gebouwen kent grote risico's.

De boortunnel van P+R Westraven tot aan Vredenburg is in kosten vergelijkbaar met een cut&covertunnel over hetzelfde traject.

Bijlage(n)

BIJLAGE: BRONVERMELDING

1 Menukaart Utrechtzuidwest (januari 2021), Studio Bereikbaar.
2 Luchtfoto Utrecht Zuidwest (2021), gemeente Utrecht.
3 1031 OVS Sporen (v3.0) Provincie Utrecht.
4 1029 TPVE PVR (v8.1) Provincie Utrecht.
5 1034 TPvE Bovenleiding(v2) Provincie Utrecht.
6 Mobiliteitsplan-2040 (november 2020 inspraak versie), gemeente Utrecht.
7 Uitgangspuntennotitie VRU 3.4 (september, 2018), gemeente Utrecht.
8 VRU34_Plots (maart 2021), gemeente Utrecht.
9 Cocon bestanden VRI's, 10 februari 2021, gemeente Utrecht.
10 OV Toekomstbeeld midden Nederland (juni 2019), provincie Utrecht, gemeente Utrecht.
11 Samenvatting Quick Scan HOV Zuidlob (14 juli 2020) UNed.
12 200826 Inpassingsstudie tram Utrecht Europalaan (augustus, 2020).
13 Europalaan Noord Voorkeur variant 2 (november 2020), gemeente Utrecht.
14 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (inspraakversie januari 2021), gemeente Utrecht.
15 Leidraad inpassing tram in stedelijk gebied (CROW, 2007).
16 Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede (januari 2020), gemeente Utrecht.
17 https://www.nieuwbouw-denieuwedefensie.nl/, geraadpleegd februari 2021.
18 https://wilhelminawerf.nl/home, geraadpleegd februari 2021.
19 Lombokplein bijlagenboek (september 2020), gemeente Utrecht.
20 Bouwsteen 2 concept rapport (maart, 2021), Goudappel Coffeng.
21 IPvE en FO Lombokplein Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg (september 2020), gemeente Utrecht.

II

BIJLAGE: UITGANGSPUNTENNOTITIE TRAM INFRASTRUCTUUR UTRECHT

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Projectteam
Van: Thomas Galetzka
Datum: 11 februari 2021
Kopie:
Ons kenmerk: BH7720TPNT2102111621
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Uitgangspunten ontwerp Trambaan Utrecht

---

1 Inleiding

Dit document is basis voor de uitwerking voor de studie versnellen OV Utrecht Zuid-West bouwsteen 3. De beschreven uitgangspunten voor het ontwerp van de Trambaan in Utrecht is op basis van de ontvangen OVS Sporen(v3.0), TPVE PVR(v8.1) en TPvE Bovenleiding(v2) van de Provincie Utrecht.
Hierbij zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:
- Baanconcept B ‘’Tram met medegebruik van busbaan’’ met ontwerpsnelheid 50 km/h
- Eisen geldend voor het systeem ‘’Tramnetwerk 2030’’.

SUNIJ:	Onderdeel van het tramnetwerk 2030 dat tot de vervanging van de huidige SIG-trams wordt geëxploiteerd met zowel bestaand als nieuw materieel
Tramnetwerk:	Tramnetwerk 2030 wat wordt geëxploiteerd met nieuw lage vloer materieel

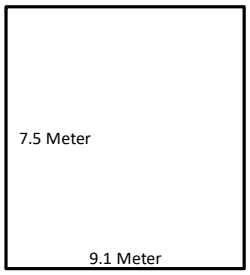
Baanconcept	Omschrijving	Ontwerpsnelheid (km/uur)
A	Medegebruik openbare ruimte	18
A1	Medegebruik openbare ruimte	30
B	Medegebruik bus baan (VRI)	50
C1	Eigen baan (VRI)	50
C2	Eigen baan in stedelijke omgeving (AHOB)	80
C3	Eigen baan buiten stedelijke omgeving. (AHOB)	80

Tabel 3.1 baanconcepten (bron referentiebeelden traminfra)

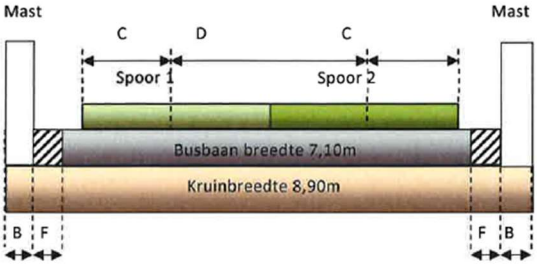
2 Eisen aan de trambaan:

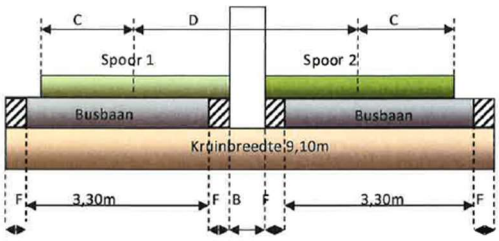
2.1 PVR:

De afmeting van het PVR voor de tram is:



- Breedte van de baan: 9.10meter





Vrije tram en / of bus baan betonfundering met masten met ontwerpsnelheid 50km/h. Om alle opties nog open te laten is voor de meest brede variant gekozen.

- Hoogte baan: 7.5 meter boven BS (de vrije ruimte ten opzichte van Bovenkant spoor (BS))
  - 5.5m voor de tram + 2m bvl-systeem.
  - De hoogte van het bovenleiding systeem kan in een tunnel nog variëren. Dit is afhankelijk van verschillende factoren zoals o.a. de lengte tunnel, constructie type, veiligheidseisen etc.
  - De hoogte van de spoor/baanconstructie komt hier nog bijop. Deze hoogte is afhankelijk van het gekozen systeem.

2.2 Horizontaal Alignement:

- Minimale boogstraal toepassen:
  - Minimaal toegestaan is: R = 40m
    Deze straal geeft een lage snelheid van ongeveer 10 km/h (zonder verkanting)

  - Ontwerp bij een snelheid van 50km/h geeft de volgende boogstralen:
    - R = 320m + 60mm verkanting
    - R = 1000m + zonder verkanting

- Bij perrons geldt een minimale straal van R= 2100m. Maar bij voorkeur voor de locatie van een perron in een rechtstand.

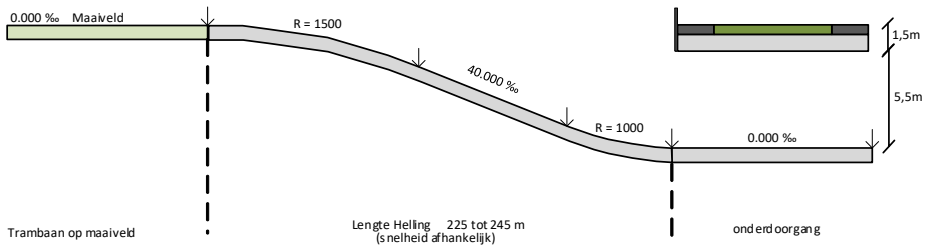
Situatie	$R_{h;minimaal}$ [m] (tramnetwerk)
Spoor in exploitatie	40
Spoor in wisselcomplexen* in exploitatie	*40* uitzondering 30
Spoor buiten exploitatie	30 uitzondering 25
Spoor langs perrons	2100

* wisselcomplex: het geheel van wissels, kruisingen en tussengelegen spoor.

Tabel 4.6 minimale horizontale boogstraal

2.3 Verticaal Alignement:

- Afmeting van een hellingbaan is met een hoogteverschil 7m geeft het volgende ruimtebeslag:



Dit is opgebouwd op de onderstaande gegevens:

- Helling:
  Maximale helling van het spoor: 40‰ (promille)
  Uitzondering is bij een perron waarbij de helling maximaal 10‰ (promille) mag zijn. Maar bij voorkeur ligt het perron vlak.

- Minimale top en dal bogen (snelheid afhankelijk):

4.2.3. Verticale bogen
De minimale waarden van de minimaal toe te passen verticale boogstraal zijn weergegeven in de tabel 2.8.

Snelheid [km/h]	Topboog $R_{v;min}$ [m] streef Tramnetwerk	*Topboog $R_{v;min}$ [m] uitzondering Tramnetwerk*	Dalboog $R_{v;min}$ [m]streef Tramnetwerk	*Dalboog $R_{v;min}$ [m] uitzondering Tramnetwerk*
50	1500	700	1000	700
70	1500	1000	1500	1000
80	2000	1000	1500	1000
Wissels en kruisingen	5000	5000	5000	5000

Tabel 4.11: minimale verticale boogstraal

2.4 Baanconstructie:

Maaiveld constructies:
-ballastbaan
-gesloten wegdek constructie

Verdiepte (-1) constructies:
- Tunnel/onderdoorgang in open bak
- Tunnel als boortunnel

Verhoogte (+1) constructies:
- Viaduct/Brug

III

BIJLAGE: OV REISTIJDBEREKENING

Voor de opgave OV versnellen in Utrecht Zuidwest is de reistijd in het studiegebied voor de Merwedelijn van belang. In tabel 5.7 in hoofdstuk 5 is samengevat wat de reistijden zijn van de verschillende varianten ten opzichte van de SUNIJ lijn. In tabel III.1 zijn de uitgangspunten en rekenhoeveelheden weergegeven. De eerste kolom geeft de factoren aan die de reistijd het meest beïnvloeden. Dat zijn het aantal haltes, het aantal kruisingen met overig verkeer, de ontwerpsnelheid van de bogen, de afstand en de maximum snelheid.

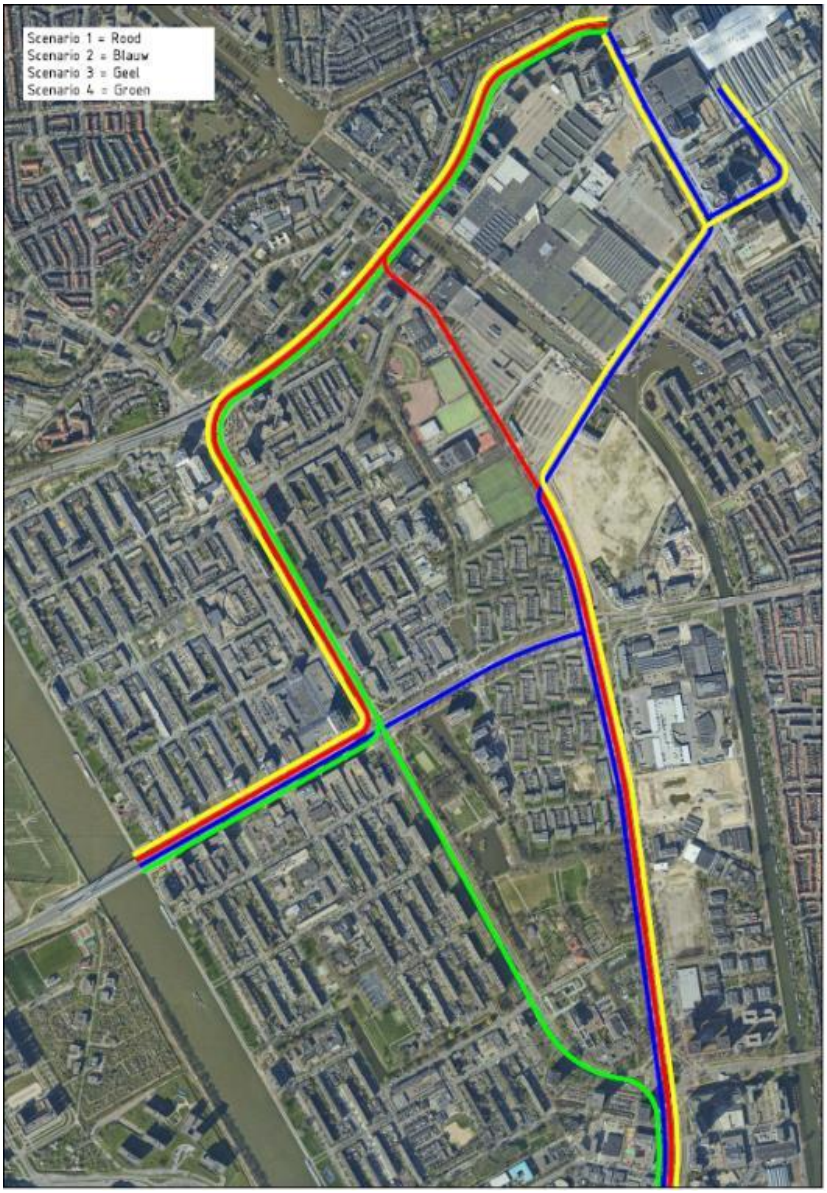
Het uitgangspunt voor het rekenvoorbeeld is dat drie haltes gerealiseerd worden tussen Station Utrecht Centraal en P+R Westraven. De huidige SUNIJ lijn halteert vijf keer tussen Station Utrecht Centraal en P+R Westraven, bij optimalisatie van deze lijn kan 1,5 reistijdwinst worden behaald door twee haltes op te heffen.

Voor iedere oversteekplaats wordt gerekend met een gemiddelde vertraging van 15 seconden. Op iedere maaiveld route liggen zes grote kruispunten. Maaiveld routes hebben ten opzichte van een -1 ligging dus 1,5 minuut meer reistijd.

Er is onderscheid gemaakt naar verschillende boogstralen met een rijsnelheid van 40 km/u en 15 km/u. Een 40 km/u bocht vertraagt circa 9 seconden, een 15 km/u bocht vertraagt circa 18 seconden. Het rode scenario bevat een boog, de andere scenario's twee bogen. Door bogen van 40 km/u toe te passen kan 9-18 seconden worden bespaard.

De kortste route is via de route van het blauwe/gele scenario, dit is 600 m korter dan de route van de huidige SUNIJ lijn. Dit bespaart circa 0,7 minuut reistijd.

Afbeelding III.1 Scenario's tracé OV



Tabel III.1 Elementen die reistijd beïnvloeden verschillende tracés Merwedelijn

Waarde	Tijd in seconden	Tijd in minuten	Huidige SUNIJ lijn	SUNIJ lijn optimali-satie groen	Scenario rood maaiveld	Scenario geel/blauw maaiveld	Scenario rood -1	Scenario geel/blauw -1
tussenliggende haltes	45	0,75	5	3	3	3	3	3
'grote' kruispunten/ oversteekplaatsen	15	0,25	6	6	6	6	0	0
bogen R=40 m (15 km/u)	18	0,3	2	2	1	2	1	2
bogen R=200 m (40 km/u)	9	0,15	2	2	1	2	1	2
afstand (meters)			4700	4700	4250	4100	4250	4100
maximumsnelheid			50	50	50	50	50	50

IV

BIJLAGE: KRUISPUNTBEREKENINGEN QUICKSCAN EN NADERE VERDIEPING

In deze bijlage zijn de kruispuntberekeningen/beschouwingen beschreven. Deze berekeningen zijn verwerkt in de nadere verdieping van de Quickscan, hoofdstuk 4 tot en met 6. De kruispuntberekeningen zijn uitgevoerd voor de maaiveld locaties waar door de inpassing van de nieuwe infrastructuur mogelijk knelpunten ontstaan, namelijk:

- kruispunt Graadt van Roggenweg - Overste den Oudenweg;
- kruispunt Croeselaan - Van Zijstweg;
- Anne Frankplein;
- Europaplein;
- A12 passage;
- 5 Meiplein.

Uit de berekeningen moet blijken wat het effect van de inpassing is op de voetgangers, fietsers, bussen, trams en auto's.

De uitgangspunten voor de berekeningen zijn:

- de verkeersintensiteiten komen voort uit het VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht) 3.4; dit model is een prognose voor 2030. Er is rekening gehouden met afwijkingen van de modelintensiteiten op basis van de RSU 2040 en Mobiliteitsplan 2040;
- voor de kruispuntregelingen worden de aangeleverde COCON bestanden gebruikt (software bedoeld om verkeerslichtregelingen te ontwerpen [ref. 9];
- voor een goede afwikkeling van alle vervoersmodaliteiten is een cyclustijd van maximaal 120 seconden gewenst en een verzadiging per stroom op een kruispunt van 80-90 %. Waarden hierboven zijn mogelijk, maar dan moet gekeken worden naar de specifieke situatie om te zien of de afwikkeling voldoende is;
- er zijn twee realisatiemomenten (groentijden) nodig voor OV in een cyclus van 120 seconden. Dat is dus eens per minuut. Dit is niet hoe de regeling op straat werkt, maar een rekenwaarde;
- ook voor fietsers en voetgangers zijn twee realisatiemomenten gewenst, om de oversteekbaarheid te vergroten.

IV.1 Tram via Overste den Oudenlaan – Graadt van Roggenweg

Bij het kruispunt Overste den Oudenlaan zou een tram worden ingepast die een afslaande beweging maakt van de Graadt van Roggenweg naar de Overste den Oudenlaan. Autoverkeer kan niet vanaf de Graadt van Roggenweg links afslaan naar de Overste den Oudenlaan. Voor autoverkeer vanuit de Overste den Oudenlaan zijn 2 opstelstroken om linksaf te slaan naar de Weg der Verenigde Naties. Een strook hiervan is (tijdelijk) afgesloten, om het kruispunt verkeerveiliger te maken, maar er wordt onderzocht of het mogelijk is om hier wel veilig twee rijstroken weer te openen.

Uit de cocon gegevens blijkt dat het kruispunt momenteel voldoende afgewikkeld kan worden met een cyclustijd van 70 seconden. Door de VRU cijfers van 2030 in te voeren, blijkt dat dit ook nog afwikkelbaar is (met twee rijstroken linksaf). Bij maar één rijstrook linksaf wordt de verzadigingsgraad boven de 100 %. De cyclustijd kan verlengd worden om deze stroom beter af te wikkelen.

Om een afslaande tram in te passen, vervalt er minimaal één autorijstrook per richting. Dan is er dus vanaf de Overste den Oudenlaan maar één linksafstrook naar de Weg der Verenigde naties mogelijk. Door de extra beweging op het kruispunt zal de cyclustijd met circa 30 seconden moeten worden verlengd (om twee realisaties te creëren van 10 seconden plus ontruimingstijden). Doordat er een trambaan tussen de autorijbaan in komt, is er geen ruimte meer voor een tussensteunpunt voor voetgangers, waardoor in de regeling rekening gehouden moet worden met extra oversteektijd.

Ook heeft de inpassing grote gevolgen voor het kruispunt met de Admiraal Helfrichlaan. Dit kruispunt ligt op minder dan 100 m afstand van de Overste den Oudenlaan. Doordat er in beide richtingen minimaal een rijstrook vervalt, wordt ook de opstelruimte die beschikbaar is tussen deze twee kruispunten beperkt. Er kan eenvoudig terugslag ontstaan op de Weg der Verenigde Naties of de Overste den Oudenlaan.

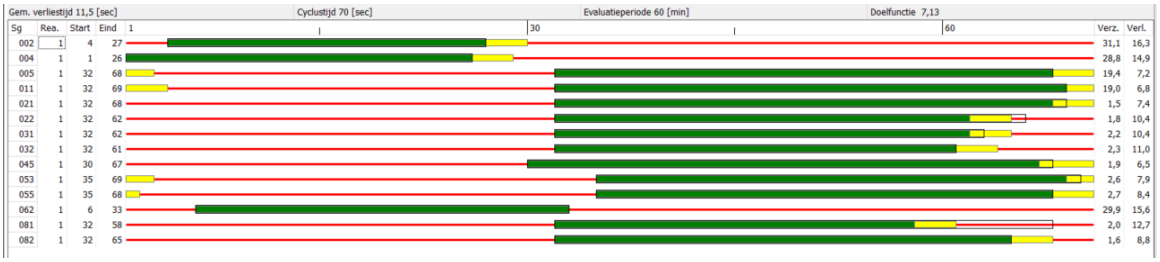
Wanneer er dan ook nog rekening wordt gehouden met piekstromen van parkerende auto's of wegrijdende auto's tijdens evenementen, wordt de kans op blokkades voor het autoverkeer nog groter.

De inpassing voor de tram op maaiveld op dit kruispunt wordt daarom niet als realistisch beschouwd.

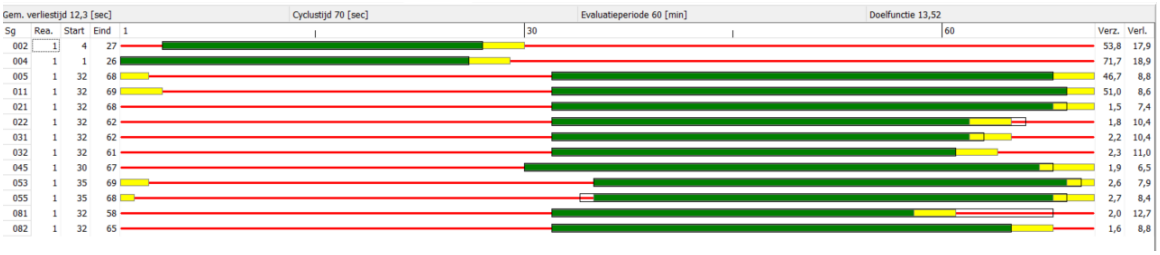
Afbeelding IV.1 Trambaan slaat af naar Overste den Oudenlaan



Afbeelding IV.1 Huidige situatie, cyclustijd 70 seconden



Afbeelding IV.2 Zelfde vormgeving, intensiteiten OS 2030: Levert geen problemen met 2 linkerrijstroken



IV.2 Van Zijstweg - Croeselaan

In de huidige regeling bij het kruispunt Van Zijstweg - Croeselaan is voor de HOV bussen naar de Valeriusbaan één realisatiemoment ingeregeld en is de cyclustijd 129 seconden. Daarbij is de stroom autoverkeer van de Van Zijstweg linksaf naar Croeselaan hoog belast met 101 % verzadigingsgraad. Uit de VRU blijkt dat de beweging linksaf door auto's van de Van Zijstweg naar de Croeselaan vooral in de ochtendspits speelt. Dan zijn er 514 mvt/uur, ten opzichte van 101 mvt/uur in de avondspits.

Bij een tracé voor de Merwedelijn via de Van Zijstweg afslaand naar de Croeselaan komt er op het kruispunt een nieuwe OV verbinding bij. In Cocon zijn stroom 46 en 47 toegevoegd aan het kruispunt om deze beweging mee te nemen. De afslaande tram naar de Croeselaan kan een realisatie krijgen tegelijkertijd met de doorgaande stroom naar de Valeriusbaan. De regeling heeft dus vergelijkbare effecten als een doorgaande tram. Er is wel meer groentijd nodig dan nu in de regeling is opgenomen, omdat een afslaande beweging meer tijd kost en om meerdere OV voertuigen achter elkaar te laten doorrijden.

In de ochtendspits kan het toevoegen van 8 trams per uur zorgen voor langere wachttijden voor auto's, waardoor een wachtrij op de Van Zijstweg ontstaat (verzadigingsgraad is 114 %). Het toevoegen van meer dan 8 trams is niet inpasbaar met het busverkeer en zou voor nog langere wachttijden voor auto's zorgen. Ook fietsers ondervinden hier langere wachttijden, omdat er stroom van fietsers naar het station kruist met de tramlijn.

Afbeelding IV.6 Vormgeving met afslaande beweging, stroom 46 en 47 toegevoegd, intensiteiten OS 2030



IV.3 Anne Frankplein

De VRI op het Anne Frankplein is nu geregeld in vier fasen: noord-zuid, linksaf vanuit noord, (fiets) west-oost en linksaf vanuit zuid, met een cyclustijd van 110 seconden. De verkeersstromen worden volgens het VRU minder, met name van en naar de Koningin Wilhelminalaan.

Een tramlijn kan in de regeling ingepast worden door een keer in dezelfde fase als Noord- Zuid groen te krijgen. Een tweede realisatiemoment kan vlak voor de tussenfietsstroom geplaatst worden, daarvoor is deels

extra cyclustijd nodig (+10 seconden). De cyclustijd wordt 120 seconden, daarmee zijn alle verkeersstromen voldoende afwikkelbaar.

Afbeelding IV.7 Anne Frankplein, OS 2030 en 16 trams per uur



IV.4 Europaplein

De huidige cyclustijd van het verkeersplein is 125 seconden. Hierbij zijn de takken zuid en oost al zwaar belast met een verzadigingsgraad van 100 % - 120 %. Door de tram op maaiveld aan te leggen via de westzijde, worden stroom 3 (linksaf van zuid naar west) en 11 (rechtdoor van oost naar west) nog zwaarder belast.

In de verkeersregelinstallatie is een realisatie voor de tram mogelijk tegelijkertijd met de groenfase voor voetgangers op de oosttak en de bussen noord-zuid. Voor een tweede realisatie zijn wijzigingen in de regeling en/of de infrastructuur nodig. Door de cyclustijd 15 seconden te verhogen kan een tweede realisatie worden gemaakt tot 140 seconden. Daarmee stijgen de verzadigingsgraden tot 170 % procent, dat leidt tot lange wachtrijen en mogelijk zelfs terugslag tot andere kruispunten. Inpassing op maaiveld bij het Europaplein wordt daarom niet gezien als een realistische oplossing.

Er is nu geen richting 7, door die erbij te zetten kan tram mee met richting 8/68. Richting 7 wordt echter nauwelijks gebruikt, er zitten in de avondspits 13 mvt/uur op volgens de VRU.

Afbeelding IV.8 Tram over oosttak toegevoegd aan regeling, intensiteiten OS 2030



IV.5 A12 passage

Op maaiveld is een tramlijn inpasbaar op het huidige tracé van de SUNIJ lijn. Het handhaven van de tram op maaiveld heeft bij een intensivering van de lijn direct effect op het kruisende verkeer van de op- en afritten van de A12. De huidige frequentie is 8x per uur per richting in de spits. De cyclustijd is in de huidige situatie 121 seconden. Diverse stromen zijn overbelast met verzadigingsgraden van 120-130 % (boven 80 % betekent lange wachtrijen). Er wordt twee keer per cyclus rekening gehouden met de tram. Er is een dynamische rijstrook 102/103, die in de ochtendspits meer verkeer richting het centrum faciliteert en ‘s avonds meer richting de A12.

Een frequentie van 16x per uur per richting betekent een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Deze frequentie samen met de auto intensiteiten van 2030 kunnen net afgewikkeld worden, omdat er geen extra realisatiemomenten voor nodig zijn. De stromen van en naar de snelweg hebben in 2030 een hoge verzadigingsgraad, tot maximaal 160 % verzadiging (bij een cyclustijd van 121 seconden). Dat is niet het effect van de tram, maar van verhoogde auto intensiteiten. De regeling zal hierop aangepast moeten worden. Er is weinig speelruimte om daarbij ook nog meer rekening te houden met een tram. De dynamische verkeersregeling zal nauw afgestemd moeten zijn en in de praktijk zal de tram hier niet altijd direct prioriteit kunnen krijgen. Meer dan 16 trams per uur is voor de snelheid van het OV en de afwikkeling van het autoverkeer niet haalbaar. Er kan ongeveer 0,5 minuut reistijdwinst worden gemaakt door dit punt ongelijkvloers te passeren. Dat verbetert ook de situatie voor het autoverkeer.

Afbeelding IV.9 Huidige situatie



Afbeelding IV.10 Zelfde vormgeving kruispunt, auto intensiteiten OS 2030, trams 16x per uur



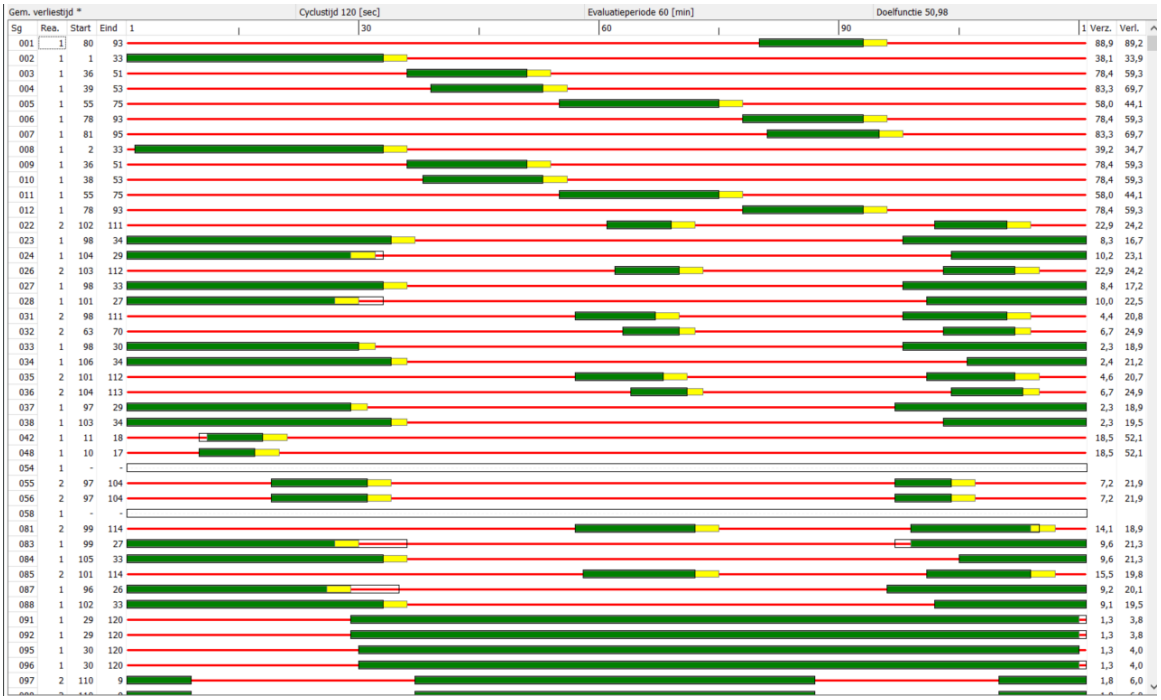
IV.6 5 Meiplein

In de huidige situatie is de cyclustijd 120 seconden (bij gekoppelde oversteek voetgangers 129 seconden). Er zijn geen overbelaste stromen.

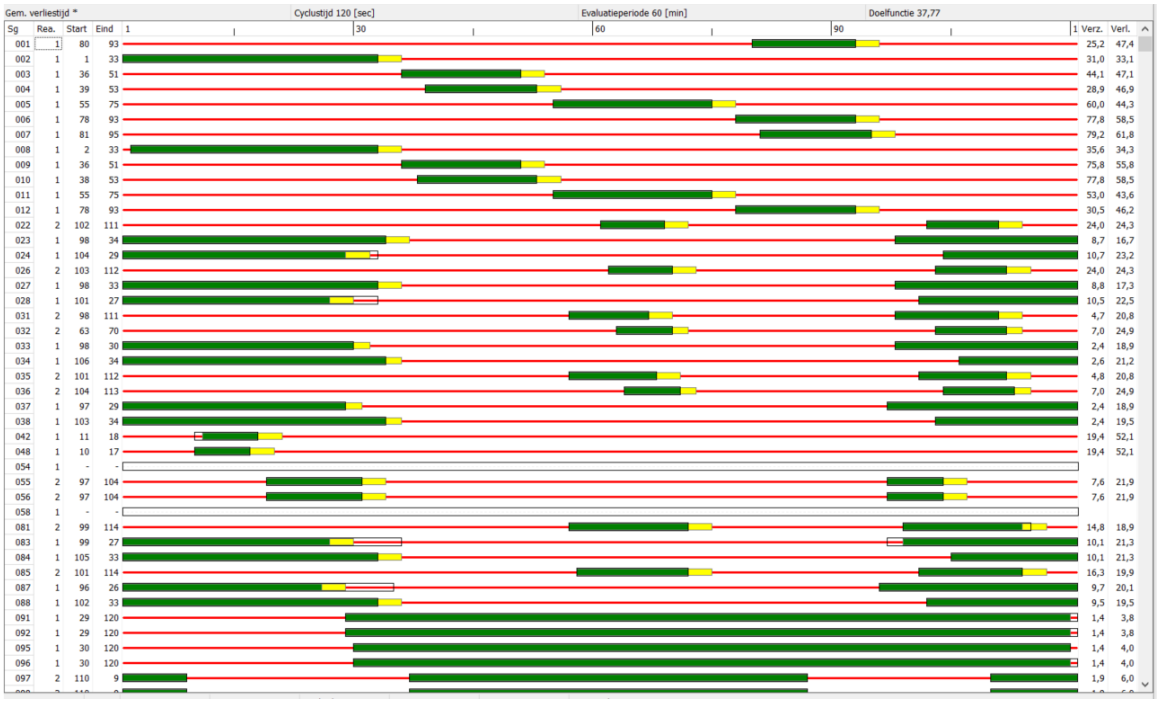
De getekende vormgeving van het kruispunt, waarbij een tram over de autorijbaan rijdt, is voor zowel autoverkeer als tram geen realistische optie, daarom is deze variant niet doorgerekend. In een volgende verdiepingsslag met een realistisch inpasbare variant worden deze berekeningen uitgevoerd.

In onderstaande fasediagrammen zijn wel de VRU cijfers voor 2030 ingevoerd. Deze laten zien dat het kruispunt zonder wijzigingen afwikkelbaar blijft in 2030 en dat het verhogen van de frequentie trams naar 16x per uur mogelijk is.

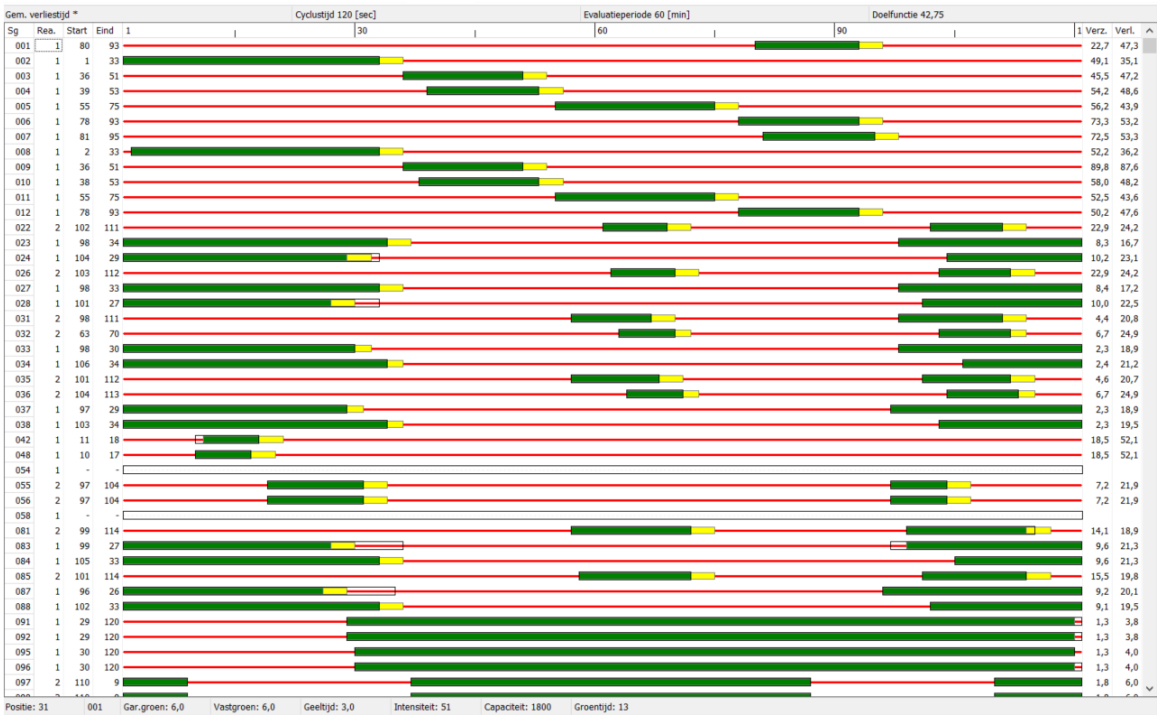
Afbeelding IV.11 Huidige situatie 5 Meiplein



Afbeelding IV.12 Zelfde vormgeving kruispunt, intensiteiten auto OS 2030, 16 trams per uur



Afbeelding IV.13 Zelfde vormging kruispunt, intensiteiten auto AS 2030, 16 trams per uur



Bijlage bij hoofdrapportage Samen OV Versnellen in Utrecht

Disclaimer:

Deze rapportage maakt onderdeel uit van een bredere studie. Het advies is om eerst de hoofdrapportage te lezen. Indien het de voorkeur heeft om deze rapportage direct te lezen, dan geeft deze oplegger wat context.

Voor de inhoudelijke uitwerking van de eerste stappen van Schaalsprong OV is de studie *Samen OV Versnellen* uitgevoerd door provincie en gemeente Utrecht, met betrokkenheid van de U10. Deze rapportage is een van de bijlages bij het hoofdrapport van deze studie. Deze memo heeft als doel om de status van deze studie toe te lichten en een leeswijzer te geven bij de rapporten.

Doel en status studie

De studie is bedoeld om meer grip te krijgen op samenhangende keuzes in het OV netwerk en de bredere ruimtelijke consequenties. De studie levert informatie voor de uitwerking van de Verstedelijkingsopgave door een beschrijving van kansrijke ontwikkelrichtingen voor de eerste stappen van de Schaalsprong OV. De ontwikkelrichtingen vormen een gezamenlijke basis voor denken en handelen van de provincie en gemeente Utrecht. Voor formele trajecten waar de brede integrale afweging en besluitvorming over de Schaalsprong OV plaatsvindt.

Leeswijzer rapportages

Het resultaat van Samen OV Versnellen zijn vier rapportages:

1. Integratierapportage globale verkenning eerste stappen schaalsprong OV (Hoofdrapport)
2. Vervoerskundig analyse
3. Infrastructurele inpassing (Quick scan)
4. Ruimtelijke kwaliteit: Merwedelijn Analyse van Ruimtelijke kwaliteit

De deelrapporten beschrijven ieder vanuit een specifiek onderdeel resultaten. In de hoofdrapportage is de bredere afweging opgenomen. Het advies is om eerst de hoofdrapportage (managementsamenvatting opgenomen in het document) te lezen.



Merwedelijn
Analyse van ruimtelijke kwaliteit

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Dit boekje is gemaakt door
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte, Stedenbouw:
Sascha Geneste
Eric Rossen
Eva Brants
René van Seumeren
Marjo de Kraker

Projectmanagement
Lara Verhagen, Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte,Mobiliteit

Opdrachtgever
Erwin van Dijk, Provincie Utrecht, Mobiliteit, Economie en Cultuur,
Openbaar vervoer
Jeroen Gosse, Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte, Mobiliteit

Versiedatum
26 oktober 2021

Inhoudsopgave

1 Opgave 4

2 Samenvatting 6

3 Toekomstperspectief Utrecht 8
3.1 Groei van de stad
3.2 Multifuncionele stadsstraten

4 Inpasbaarheid Merwedelijn ongelijkvloers 14
4.1 Onderzoek naar Merwedelijn op +1
4.2 Onderzoek naar Merwedelijn op -1

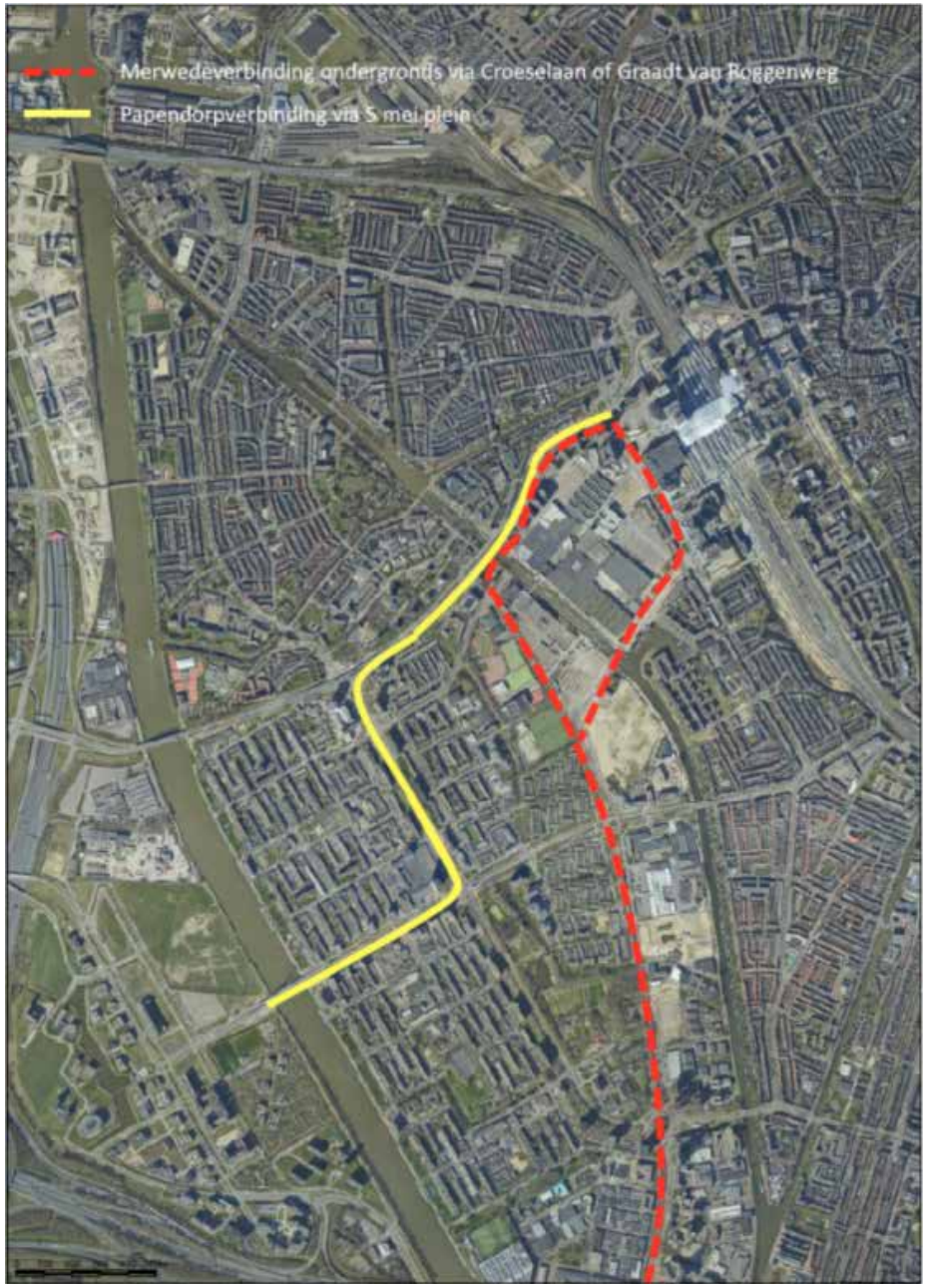
5 Inpasbaarheid Merwedelijn gelijkvloers 26
5.1 Snelheid
5.2 Menging
5.3 Schaal
5.4 Frequentie

6 Conclusie 36

7 Tot slot 37

8 Bijlage ruimtelijke ontwikkelingen 38
8.1 Mobiliteitsplan en RSU 2040
8.2 Merwedekanaalzone
8.3 Vergroot centrum
8.4 Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040

▶
Tracé Merwedelijn



1. Opgave

Dit boekje is het resultaat van het onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van een toekomstige nieuwe tramlijn voor openbaar vervoer door de stad Utrecht. Dit onderzoek is gedaan tegelijk met een vervoerskundig onderzoek en een infratechnisch onderzoek naar de mogelijkheid van de zogenaamde Merwedelijn. De Merwedelijn is een hoogwaardige openbaar vervoerlijn van knooppunt Westraven aan de A12 aan de zuidkant van de stad Utrecht naar Utrecht Centraal Station.
De vragen die we met dit onderzoek proberen te beantwoorden zijn:

Welk openbaar vervoer past in het toekomstige Utrecht?

en

Welke eisen moeten worden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit van de Merwedelijn om dit te bereiken?

In dit onderzoek worden de eisen aan ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen onderzocht en op generiek niveau bepaald. Bij vervolgstappen in de uitwerking van de Merwedelijn zullen deze eisen moeten worden aangescherpt en locatiespecifiek worden gemaakt. Deze eisen worden in samenhang (integraal) met de overige aspecten van een tramlijn uitgewerkt

De Merwedelijn staat niet op zichzelf, maar wordt onderdeel van een schaalsprong in het openbaar vervoer van de stad Utrecht. Daarbij wordt ingezet op het ov-wiel met spaken, onderdeel van dit netwerk is, onder meer ook het HOV van Utrecht centraal door de binnenstad naar de oostzijde van Utrecht. Gezien de nauwe relatie van de Merwedelijn met deze binnenstadslijn, wordt in deze studie ook een de ruimtelijke kwaliteit in de binnenstad aangestipt. In deze studie worden een aantal aspecten van ruimtelijke kwaliteit in relatie tot openbaar vervoer genoemd die net zo goed gelden voor andere delen van het Utrechtse OVnetwerk, zoals de Papendorplijn of de Waterlinielijn.

2 Samenvatting

Gezien de doelstellingen van de groeiende stad Utrecht is een hoogwaardige openbaar vervoerlijn nodig van knooppunt Westraven aan de A12 aan de zuidkant van de stad Utrecht naar Utrecht Centraal Station. Dit moet niet alleen een snelle comfortabele tramverbinding worden van A naar B, maar ook een tramlijn die op zo'n manier is ingepast in de omgeving dat het bijdraagt aan gezond stedelijk leven. Dat wil onder meer zeggen dat de lijn een groene inrichting mogelijk maakt die uitnodigt om te fietsen, lopen en verblijven. De lijn veroorzaakt geen barrières in de omgeving die oversteken belemmeren.
Dit onderzoek analyseert de ruimtelijke kwaliteiten van een tramlijn ondergronds, op het maaiveld en bovengronds. Om de ruimtelijke inpasbaarheid van de Merwedelijn te beoordelen, beschouwen we de effecten op alle modaliteiten en op het gehele straatprofiel. Zo kan een integrale afweging van de leefkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit worden gemaakt.

- Alle modaliteiten:
  - voetganger (verblijven en lopen)
  - fietser
  - openbaar vervoer (ook rails, haltes, etc.)
  - auto (ook motoren en vrachtverkeer)

- Geheel straatprofiel:
  - water
  - groen (bomen)
  - zon/schaduw
  - verharding
  - gebouwen

Tramlijn op +1

Bij een tramlijn op +1 rijdt deze op een viaduct of andere constructie boven het straatniveau. Aan deze variant kleven veel negatieve effecten op de leefkwaliteit van de openbare ruimte op straatniveau.

- Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op straatniveau is functioneel mogelijk maar de kwaliteit daarvan is ondermaats. Dat komt door schaduwwerking van de constructie die de ruimte donker maakt, een minder groene inrichting mogelijk maakt en door zichtbelemmering.
- In de nabijheid van een tramviaduct kunnen minder bomen worden geplant dan naast een tram op maaiveld.
- Sociale veiligheid is een aandachtspunt vanwege de zichtbelemmering door de constructie. Het zicht van en op mensen in de openbare ruimte en vanuit gebouwen wordt deels belemmerd door de constructie. Dit beperkt het gevoel van overzicht en oriëntatiemogelijkheden.
- Levendige plinten zijn moeilijker te realiseren doordat dominantie van de infrastructuur het zicht en de representatieve waarde van gebouwen verkleind.
- Hellingbanen van straatniveau naar +1niveau vormen visuele en functionele barrières van 200-250 meter lang.
- Bij haltes is een bredere constructie nodig die extra nadelig is voor de ruimtelijke kwaliteit op het maaiveld. De levendigheid van een station vergroot de sociale veiligheid.

Tramlijn op -1

Bij een tramlijn op -1 rijdt deze via een tunnel ondergronds. Bij voldoende gronddekking, zodat bomen kunnen worden geplant boven de tunnel en bij een goede inpassing van technische voorzieningen, heeft een ondergrondse ligging geen negatieve effecten op de ruimtelijke kwaliteit en beleving op het maaiveld. Hellingbanen kunnen wel een negatief effect hebben op ruimtelijke kwaliteit.

- Oversteekbaarheid is functioneel en kan een goede ruimtelijke kwaliteit krijgen.
- Bij minimaal 1 meter gronddekking is er plaats voor een normale straatinrichting inclusief bomen.
- Sociale veiligheid is een aandachtspunt bij het ontwerp van ondergrondse haltes.
- Een ondergrondse tramlijn geeft meer ruimte op straatniveau voor langzaam verkeer en groen. Dit maakt levendige plinten kansrijk.
- Hellingbanen van straatniveau naar ondergronds niveau zijn een barrière voor oversteken over een lengte van 200-250 meter lang. De ruimtelijke kwaliteit die een -1lijn over een grote lengte oplevert, kan opwegen tegen de nadelen van de bijbehorende hellingbanen. Zorgvuldige locatiekeuze en inpassing van de hellingbaan zijn daarbij belangrijk.
- Entrees tot ondergrondse haltes kunnen goed verwerkt worden in de openbare ruimte of de aanliggende architectuur.

Tramlijn op 0

Bij een tramlijn op straatniveau in stedelijke omgeving, zoals de Merwedelijn is de tram onderdeel van een stadsstraat. De manier waarop de tram ingepast kan worden, wordt bepaald door vier aspecten die onderling samenhangen:

- Snelheid

Voor een goede inpassing in een stadstraat is het noodzakelijk dat de snelheid van het openbaar vervoer is aangepast aan de snelheid van de andere gebruikers in de ruimte. Hoe lager de snelheid hoe makkelijker een hoogwaardige inrichting en een goede oversteekbaarheid zijn te realiseren. Ruimtelijke kwaliteit in Merwedekanaalzone, Beurskwartier en Stationsgebied vraagt om een tramsnelheid van maximaal 30km/u en in de historische binnenstad van maximaal 15 km/u.

- Menging

Door verschillende verkeersdeelnemer de ruimte te laten delen, kan de openbare ruimte efficiënter gebruikt worden. In sommige situaties kan openbaar vervoer gebundeld worden met autoverkeer en/of met fietsverkeer en ontstaat ruimte voor voetgangers of groen. Ook door te kiezen voor tram of bus (en niet beiden) kan extra ruimte ontstaan , bijvoorbeeld voor een trambaan in gras.

- Frequentie

Frequentie heeft een belangrijk effect op de barrièrewerking die het openbaar vervoer kan hebben: Veel voertuigen laten minder ruimte om tussendoor over te steken. Een muur van voertuigen belemmert zichtrelaties en daarmee de aantrekkelijkheid van de omgeving en functies in gebouwen. Voldoende ruimtelijke kwaliteit kan worden gerealiseerd als dergelijke treinen niet voorkomen.

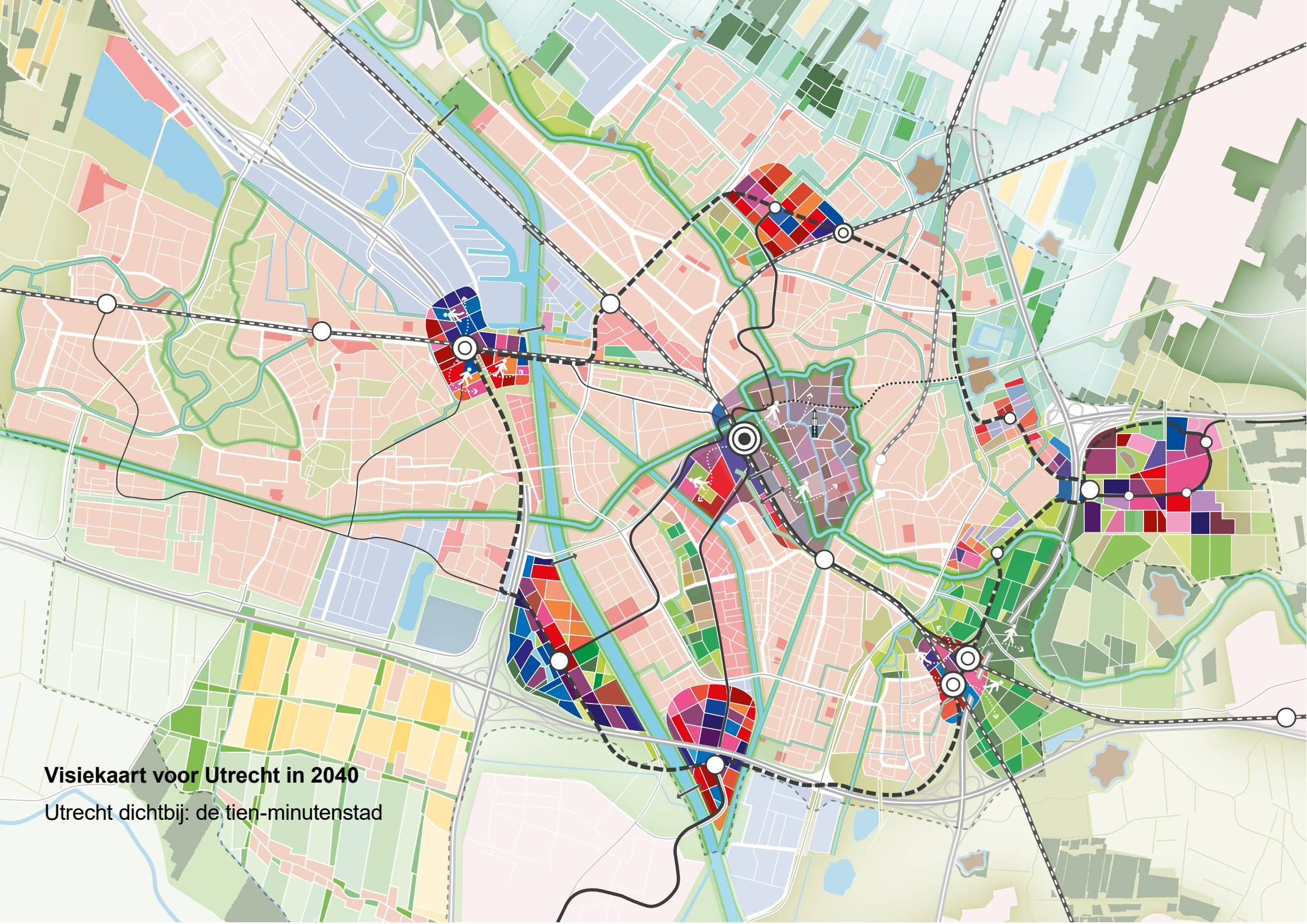
- Schaal

De schaal van het openbaar vervoer is belangrijk ten opzichte van de omgeving. In het naoorlogse Kanaaleiland met brede straatprofielen passen grotere trams dan in de fijnmazige Middeleeuwse binnenstad. Ook hangt de schaal van het stratenpatroon samen met de benodigde dwarsrelaties. Bij een fijnmazig stratenpatroon past een fijnmazig patroon van oversteekplekken.

Conclusie

Zowel de variant tramlijn -1 als de variant op straatniveau zijn neutraal tot positief voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad op het tracé.
Daarbij maakt de variant -1 een veel grotere verkeerscapaciteit mogelijk omdat een hogere snelheid, grotere schaal en frequentie mogelijk zijn in een tramtunnel zonder dat dit van invloed is op de ruimtelijke kwaliteit op straatniveau. De locatiekeuze en inpassing van hellingbanen van maaiveld naar -1 vereisen zorgvuldigheid.
Een tramlijn op maaiveld is alleen inpasbaar wanneer deze een lage snelheid heeft (30 km uur in Merwede en 15km/uur in de binnenstad), een frequentie en schaal heeft die past bij de omgeving (max. 2 tramstellen per tram in Merwede en max. 1 tramstel in de historische binnenstad waarbij geen treintjes worden gevormd).

Keuzen voor de Merwedelijn zijn van invloed op het gehele mobiliteitsnetwerk en op stadsontwikkeling en dus op de ruimtelijke kwaliteit op de schaal van de stad.
Een Merwedelijn op -1 kan een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgen en een grote capaciteit. Dit zorgt ervoor dat veel ontwikkelingen kunnen plaatsvinden langs de lijn en dat veel mensen naar de historische binnenstad en Utrecht Centraal worden getrokken. Er ontstaat meer druk op het centrum. Een dergelijke zware tramlijn zou een zware spaak in het zogenaamde Utrechtse wiel met spaken vormen.
Een Merwedelijn op maaiveld kan een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgen, maar heeft dan waarschijnlijk onvoldoende capaciteit voor de geplande ontwikkelingen. Een tram op maaiveld vormt een lichte spaak. In dit geval worden Utrecht Centraal en de historische binnenstad meer ontlast en dit past bij de gewenste polycentrische ontwikkeling van de stad.



Visiekaart voor Utrecht in 2040

Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

3 Toekomstperspectief Utrecht

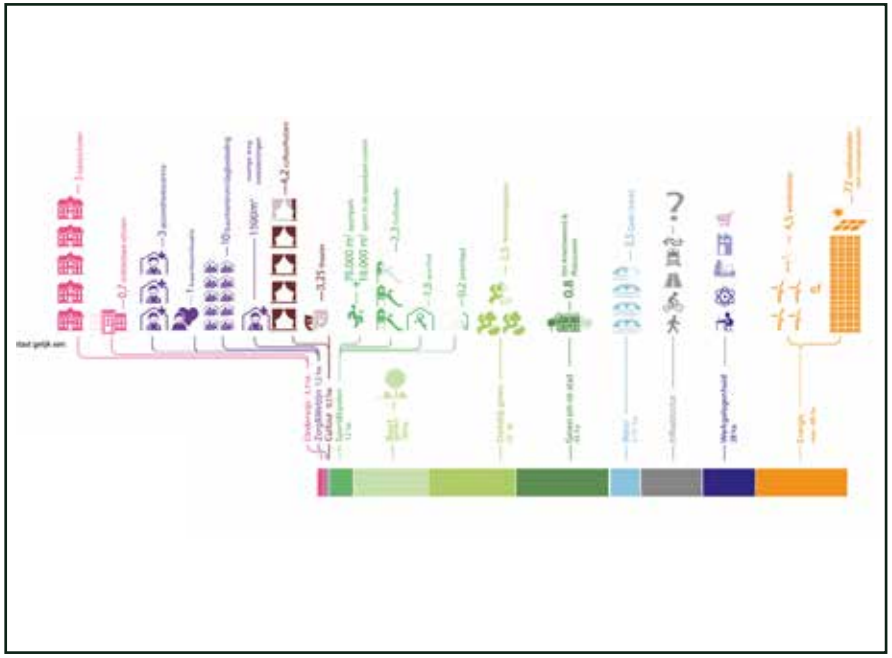
3.1 Groei van de stad

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) kiest de stad ervoor in de komende twintig jaar te groeien van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. De gemeente Utrecht wil deze groei opvangen door binnenstedelijk te verdichten in een polycentrische stad. Aan deze ontwikkeling wordt in het mobiliteitsplan het wiel met spaken gekoppeld. De Merwedelijn is een spaak in dit wiel die langs twee ontwikkelingsgebieden loopt: de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Hier wordt de stad verdicht met meer woningen, groen, werkplekken en alle andere functies die Utrechters nodig hebben. Het Beurskwartier maakt samen met de historische binnenstad deel uit van het vergrote centrum. Hier krijgt het langzaam verkeer prioriteit. Voetgangers krijgen meer ruimte om te verplaatsen en om te verblijven. Bij deze ontwikkelingen hoort een schaalsprong in het openbaar vervoer (ov). Het ov en de ruimtelijke ontwikkeling van de stad worden in samenhang ontwikkelt.

Meer over de planvorming in de omgeving van de Merwedelijn, over het Mobiliteitsplan 2040, de RSU 2040 en Omgevingsvisie binnenstad 2040 is te lezen in hoofdstuk 8.

◄◄ RSU: Knooppunt-ontwikkeling





◄ Barcode waarin alle functies zijn verbeeld die nodig zijn bij woningbouw.

◄◄ Mogelijk toekomstbeeld Lange Viestraat uit Concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040

3.2 Multifunctionele stadsstraten

De straten die Utrecht ontwikkelt in de nieuwe centrumgebieden (het vergrote centrum en de Merwedekanaalzone) worden multifunctionele stadsstraten. Een multifunctionele stadsstraat is niet alleen gemaakt om het verkeer te laten doorstromen, maar is ook een fijne plek om te zijn. Aan een stadsstraat kun je wonen of werken, je kunt er op de stoep spelen of zitten op een bankje of een terras.
Lopen en fietsen zijn de prioritaire manier van verplaatsing in de verdichte stad. Om dit aantrekkelijk te maken, wordt het netwerk voor langzaam verkeer verbeterd. Het netwerk is vanzelfsprekend veilig, wordt fijnmaziger en biedt comfort. Denk bij comfort aan goede oversteekbaarheid, voldoende breedte, goed wegdek en beperkte wachttijd bij verkeerslichten. Bij een aantrekkelijk en comfortabel netwerk voor langzaam verkeer horen ook sociale veiligheid en voldoende levendigheid op straat en in aangrenzende gebouwen. Dus geen gesloten gevels, maar levendige plinten met functies aan de straat.
De barrièrewerking van de bestaande busbaan in de binnenstad laat zien dat een betere balans tussen doorstroming en verblijf essentieel is voor een goed functionerend stadsweefsel. Door de Merwedelijn te beschouwen als integraal onderdeel van het totale stedelijk weefsel en niet alleen als infra-corridor kunnen toekomstgerichte keuzen worden gemaakt.

Ook de straten rondom het Beurskwartier en Merwedekanaalzone zijn op dit moment nog niet ingericht op het gewenste gezonde stedelijke leven van de toekomst. Op de bestaande straten zijn autoverkeer en openbaar vervoer dominant. Langzaam verkeer heeft geen prioriteit en groen komt op de laatste plaats.
Een voorbeeld is het kruispunt van de Van Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan. Je kunt als voetganger of fietser niet oversteken op deze hoek. Doorstroming van openbaar vervoer en auto hebben hier voorrang gekregen boven oversteekbaarheid van het langzaam verkeer. Beide zijden van de straat zijn in de huidige situatie wel bereikbaar voor voetganger en fietser, want er is een fietspad aan weerszijden, maar de straat is ingericht voor doorstroming (infra-corridor), slecht oversteekbaar en geen prettige plek om te zijn. Dat is niet zo gek in de huidige situatie, maar het is wel een opgave voor de toekomst om hier een levendige

► Geen oversteek op de monofunctionele Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan



►► Bestaande infrastructurele objecten in Utrecht west vormen barrières voor voetgangers en fietsers.



stadsstraat van te maken. Een plek waar het aangenaam is om te verblijven is en waar de aanliggende functies in gebouwen ook een relatie hebben met de straat. Verfijning van het netwerk voor langzaam verkeer met voldoende oversteekmogelijkheden is daarbij essentieel. We streven naar een fijnmazig en logisch netwerk dat fietsen en lopen aantrekkelijk maakt.

Infra-corridors als Van Zijstweg, Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan en Europalaan en de directe omgeving van deze straten zullen in het kader van Gezond Stedelijk Leven zo aantrekkelijk moeten worden ingericht dat je vanzelfsprekend gaat lopen of de fiets pakt. Daarna komt het gebruik van het openbaar vervoer en als het echt moet, kun je de auto gebruiken. De bestaande infra-corridors worden levendige stadsstraten. Flaneren, fietsen, skaten, verblijven, ontmoeten zijn even belangrijk als verplaatsen. De verkeersfunctie wordt ingebed in de context. Daardoor zijn straten niet scheidend, maar ontstaat samenhang in het stedelijke netwerk en is verkeer niet hinderlijk, maar zorgt voor vitaliteit.



◄
De straat is niet alleen voor verkeer om te stromen maar ook om te verblijven. Als de tram op dit plein in Bremen is gepasseerd, kunnen voetgangers de ruimte weer gebruiken.





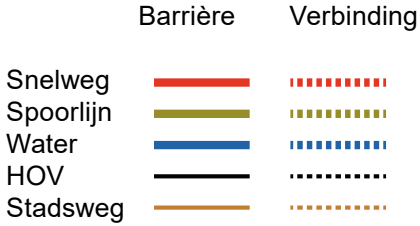
◄ ◄
De Coolsingel in Rotterdam en Wibautstraat in Amsterdam zijn voorbeelden van multifunctionele stadsstraten.

In onderstaande kaart zijn de hoofdstructuren van spoor, water, auto en openbaar vervoer in Utrecht weergegeven. Door de ligging van Utrecht in het spoorwegnetwerk en snelwegnetwerk vormen deze structuren ruimtelijke en functionele barrières in de stad. Ook de tram- en busbanen (spaken) en kanalen vergroten de barrièrewerking. Wat betekent de stedelijke verdichting voor het netwerk van de stad? Utrecht wil geen stad zijn met wijken die zijn opgesloten tussen verkeersstructuren (spaken). Dat kan door deze doorgaande structuren niet alleen te bezien in de lengterichting, maar ook hun betekenis in de dwarsrichting onder de loupe te nemen. Barrières moeten worden geslecht om het netwerk voor langzaam verkeer te verfijnen en wijken te verbinden.



In onderstaande kaart is ingezoomd op het centrum van Utrecht en de Merwedekanaalzone. Bij de verdichting van de stad proberen we bestaande infracorridors om te vormen naar levendige stadsstraten die uitnodigen om te gaan lopen of te fietsen.
In een multifunctionele stadsstraat is er een relatie tussen beide zijden van de straat (zowel visueel als functioneel) en kun je op veel plekken gemakkelijk oversteken. In een stadsstraat zijn tram en auto te gast en domineren zij niet. Barrières door sporen en waterwegen kunnen worden geslecht door de aanleg van bruggen en tunnels voor langzaam verkeer. De Merwedelijn en andere spaken moeten geen nieuwe barrières vormen.








16 Moerwijk
HTM
3112

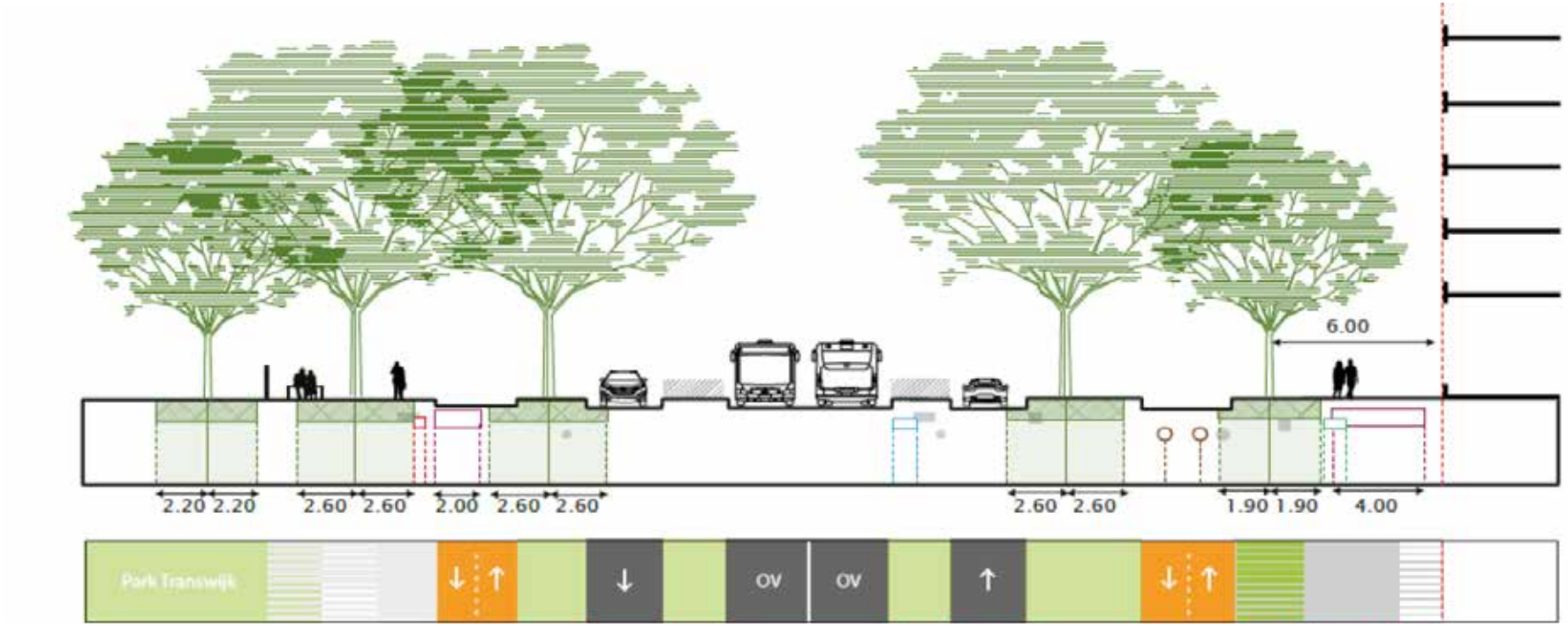


4 Inpasbaarheid Merwedelijn ongelijkvloers

Om de ruimtelijke inpasbaarheid van de Merwedelijn te beoordelen, beperken we ons niet tot beoordeling van de vormgeving van de trambaan of de busbaan, maar beschouwen we de effecten op alle modaliteiten en op het gehele straatprofiel. Zo kan een integrale afweging van de leefkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit worden gemaakt.

- Alle modaliteiten
  - voetganger (verblijven en lopen)
  - fietser
  - openbaar vervoer (ook rails, haltes, etc.)
  - auto (ook motoren en vrachtverkeer)
- Geheel straatprofiel
  - water
  - groen (bomen)
  - zon/schaduw
  - verharding
  - gebouwen

Om te bepalen in welke vorm de Merwedelijn past bij de toekomst van Utrecht is zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse ligging van een tramlijn onderzocht. In dit hoofdstuk wordt de inpasbaarheid van een ondergrondse ligging (tramtunnel) en een bovengrondse ligging (tram op constructie boven het maaiveld) bestudeerd.



4.1 Onderzoek naar Merwedelijn op +1

Een +1 oplossing voor de Merwedelijn betekent dat deze op een viaduct of andere constructie boven het straatniveau ligt. De tram kan op grote snelheid rijden zonder hinder van andere verkeersdeelnemers. Omgekeerd ondervindt de doorstroming van langzaam verkeer en autoverkeer op straat de voordelen van de verhoogde tram. Echter, studie naar voorbeelden van openbaar vervoer op +1 laat zien dat constructies fraai kunnen worden vormgegeven maar dat over het algemeen een ruimte op maaiveld ontstaat met weinig ruimtelijke kwaliteit en niet uitnodigt voor het gebruik dat wordt beoogd met gezond stedelijk leven. De openbare ruimte zou moeten uitnodigen om niet in de auto te stappen om boodschappen te doen, maar om te gaan wandelen en op je fiets naar je werk te gaan. Ookf genieten van buiten zijn zou vlakbij je huis moeten kunnen en ook in de stadsstraten met openbaar vervoer.

Oversteekbaarheid

Een +1 oplossing vergroot over het algemeen de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, maar de aantrekkelijkheid hiervan wordt weer grotendeels teniet gedaan doordat locaties onder een viaduct plekken zijn waar voetgangers en fietsers niet graag komen. De openbare ruimte zou moeten uitnodigen om te gaan wandelen of te spelen, maar de ruimte onder een viaduct doet dat in het Nederlandse klimaat meestal niet.

Het OV op +1 zit een oversteek niet in de weg, maar de verticale constructieve elementen kunnen de oversteekbaarheid negatief beïnvloeden. Het ritme van constructieve elementen zal bij kruisingen of afslagen soms niet sporen met de meest logische inrichting van een kruising of oversteekplaats. Dit kan leiden tot ofwel dure constructies ofwel tot effect hebben dat je moet omlopen of omrijden.

Groen en schaduw

Onder het viaduct ontstaat een langgerekte donkere schaduwrijke ruimte. Hier kan bijna niets groeien waardoor de ruimte grotendeels verhard is. Bomen langs het viaduct moeten op enige afstand staan omdat anders de kronen (en wortels) en de constructie elkaar in de weg zitten. Daardoor is minder boombeplanting mogelijk dan bij een tram op maaiveld. De schaduwwerking van het viaduct in combinatie met het ontbreken van groen maakt het een minder aantrekkelijk gebied om te verblijven.

Sociale veiligheid

Bij een lineaire opstelling van constructieve elementen zoals meestal wordt toegepast bij een verhoogde tramlijn kunnen mensen (zowel voetgangers, fietsers als automobilisten) de omgeving, de mensen in de ruimte en de gevels minder goed waarnemen. Een deel wordt aan het oog onttrokken door de constructie. Samen met de eerder genoemde schaduwwerking heeft dit effect op de sociale veiligheid. De beperkte oriëntatie-mogelijkheid verkleint het gevoel van veiligheid en het gebruik van de openbare ruimte voor verblijf. Dit heeft een zelfversterkend effect. Omdat de schaduwrijke ruimte zonder groen weinig verblijfsmogelijkheden biedt, zullen hier weinig mensen gebruik van maken die de sociale veiligheid zouden kunnen vergroten.

Levendige plinten

Adressen aan straten met een verhoogde tramlijn zijn minder representatief doordat gebouwen minder zichtbaar en herkenbaar zijn. De gebouwen staan niet vrij aan een open ruimte, maar achter een infrastructuurbundel. Een viaduct is dominant en bepaalt het straatbeeld meer dan de aanliggende panden. De combinatie van beperkte zichtbaarheid, minder goede sociale veiligheid, matige verblijfskwaliteit door veel schaduw en weinig groen, maakt de beoogde ontwikkeling van nieuwbouw met levendige gevels met bedrijvigheid zeer onwaarschijnlijk.

Helling en haltes

Een hellingbaan om op +1 te komen zal over een grote lengte (200-250 meter) een visuele en functionele barrière zijn in de openbare ruimte. Pas als de constructie op voldoende hoogte is, kun je er onder door kijken. Een hellingbaan deelt de straat op in drie stroken die weinig ruimtelijke samenhang hebben doordat er geen zichtrelatie is tussen beide straatzijden. Net als een viaduct zorgt een hellingbaanconstructie voor schaduw en er is extra afstand nodig om bomen te kunnen planten.

Bij haltes op +1 zijn de nadelige effecten door schaduw en door constructieve elementen versterkt aanwezig. Hier wordt namelijk de constructie verbreedt met perrons en trappartijen of liften. De levendigheid die een halte brengt, kan wel een positief effect hebben op de sociale veiligheid.

Den Haag





‘De Netkous’ in Den Haag. Netkous is de bijnaam van dit mooi vormgegeven viaduct. Het wordt in het vakgebied van infra-ontwerp en ruimtelijke ordening gezien als één van de beste voorbeelden van vormgeving van een OV-lijn op +1. Toch heeft dit ontwerp nadelen.
De oversteekbaarheid is feitelijk gezien in orde, maar de ruimte onder het viaduct is onaantrekkelijk omdat deze grotendeels verhard is en schaduwrijk. De OV-constructie is dominant in de ruimte waardoor de gevels aan weerszijden van de straat slecht zichtbaar zijn en nauwelijks een relatie met elkaarm hebben. Ondanks de zorgvuldige vormgeving van De Netkous is dit geen levendige stadsstraat.



Dominantie viaduct verkleind ruimtelijke kwaliteit, je ervaart slechts versnipperde ruimte in plaats van een vol uitzicht.



Minder verblijfswaarde door verharde beschaduwde ruimte. Minder sociale veiligheid door constructies.



Geen groen onder viaduct en bomen kunnen alleen worden geplant op ruime afstand van de constructie.



Minder representatieve adressen en minder levendige plinten door beperkt zicht op gebouwen.



Halte op +1 is een brede constructie met veel onderwereld, dit maakt het moeilijk inpasbaar in een stadsstraat.



Een hellingbaan vormt een barrière over grote lengte en is daardoor slecht inpasbaar in een stadsstraat.

Zwolle



In de spoorzone van Zwolle ligt een fraaie en functionele busbaan. Deze is hier goed inpasbaar omdat op deze plek geen rekening gehouden hoeft te worden met de ruimtelijke en functionele eisen die gelden in een stadstraat, zoals relatie tussen straatzijden, inpasbaarheid van groen, verblijfkwaliteit, of levendige plinten. In de spoorzone van Zwolle, maar ook in andere infrabundels zoals de Utrechtse spoorzone of A12zone kunnen +1constructies goed inpasbaar zijn wanneer deze grotendeels parallel aan de bestaande infrabundels worden geplaatst. Voor een haakse inpassing ontbreekt vaak de ruimte in het omliggende stedelijk weefsel wat maakt dat dit meestal negatieve ruimtelijke effecten heeft.



► Toekomstbeeld van de Europalaan Noord met een busbaan op maaiveld



► Toekomstbeeld van de Europalaan Noord met een Merwedelijn op +1



Schets Merwedelijn op +1

In deze 3D impressies is geschetst hoe een tweetal stadsstraten in de Merwedekanaalzone en het centrum er uit zouden kunnen zien wanneer de Merwedelijn op een +1constructie komt.

Duidelijk wordt dat bij de Europalaan Noord de zichtrelatie tussen park en gebouwen wordt belemmerd, maar ook tussen trottoirs aan de gevelzijde en het park vanwege de constructieve elementen. Een trambaan in gras is onderdeel van de groene ruimte, terwijl een OV-baan op +1 de ruimte domineert en de verblijfskwaliteit sterk verkleind.

In theorie is de ruimte onder het viaduct goed oversteekbaar, maar in de praktijk is dit geen plek waar je graag bent en dat maakt het oversteken onaantrekkelijk en de +1constructie maakt juist dat het park ver weg voelt.

Op de Croeselaan vormt de OV-baan op +1 een dominant element in het straatbeeld. Veel groen op straat niveau en bomen moeten wijken voor de constructie. De constructie vormt een visuele blokkade in de lengterichting van de Croeselaan.

◄
Croeselaan 2020



◄
Toekomstbeeld van de Croeselaan met een Merwedelijn op +1

4.2 Onderzoek naar Merwedelijn op -1

Een -1 oplossing voor de Merwedelijn betekent dat deze via een tunnel onder het straatniveau ligt. Net als bij een +1 oplossing kan het openbaar vervoer op hoge snelheid en met grote capaciteit rijden zonder nadelig effect op het overige verkeer. Bij een goede inpassing van de tramtunnel kunnen de ruimtelijke effecten op de openbare ruimte en de beleving daarvan zeer positief zijn. Daarvoor moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

Oversteekbaarheid en sociale veiligheid

Als het OV op -1 ligt, is er meer ruimte voor een goede de inrichting op maaiveld met prioriteit voor het langzaam verkeer. Ov op -1 maakt oversteekplaatsen eenvoudig inpasbaar en het ov heeft geen effecten op oriëntatie mogelijkheden of sociale veiligheid. Sociale veiligheid kan opspelen bij de ondergrondse haltes maar deze kunnen door middel van het ontwerp geadresseerd worden. Ook kunnen functies worden toegevoegd aan een halte of halte-entree om de halte te verlevendigen.

Groen

Een voorwaarde voor een goede ruimtelijke inpassing van een Merwedelijn op -1 is dat deze in een gesloten tunnelbak rijdt die voldoende gronddekking heeft om een normale straatinrichting met bomen en plek voor kabels en leidingen mogelijk te maken, dat wil zeggen dat het tunneldak minimaal één meter onder maaiveld ligt. Ook moet de tunnel onder de bodem van kanalen en vaarten doorgaan. Gezien de ligging van het Merwedekanaal zal een Merwedelijn op -1 plaatselijk nog veel dieper moeten liggen dan één meter onder maaiveld.

Levendige plinten

Een Merwedelijn op -1 maakt het mogelijk de stadsstraten aantrekkelijk in te richten. Er blijft meer ruimte voor ruime trottoirs en groen. Dit komt de verblijfskwaliteit en aantrekkelijkheid van functies in gebouwen ten goede, waardoor levendige plinten zeer kansrijk zijn.

Hellingen en haltes

Bij een -1 oplossing zijn de lijn en de haltes goed inpasbaar in stadsstraten. Alleen hellingbanen van maaiveld naar het -1 niveau zorgen over grote lengte (200-250 meter) voor een barrièrewerking. Anders dan de +1 hellingbanen vormen deze geen visuele barrière in de straat, maar zeker wel een functionele barrière. Op de plek van de hellingbaan geldt een opdeling van het profiel in drie stroken waardoor de relatie tussen straatzijden wordt verstoord en ter plaatse van een helling is de straat niet oversteekbaar. Dit is ongunstig voor de levendigheid en aantrekkelijkheid van de straat en voor de waarde en functies in de aangrenzende panden. Hellingbanen en haltes moeten zodanig worden gepositioneerd dat deze cruciale oversteekplaatsen niet hinderen en (geplande) waterstructuren of groenstructuren intact laten. Dit betekent dat de locatiekeuze voor de plekken waar een -1 lijn op het maaiveld komt essentieel is en de inpassing in de omgeving om een goed ontwerp vraagt. Net als voor een +1lijn geldt dat een hellingbaan naar -1 inpasbaar is in bestaande infrazones, zoals de spoorzone zolang deze parallel aan de infrazone wordt gemaakt.

Omdat de impact van een hellingbaan slechts plaatselijk is en een ondergrondse ligging van de Merwedelijn veel ruimtelijke voordelen heeft, kan worden gesteld dat een hellingbaan naar -1 in een stadsstraat in combinatie met een tracé op -1 beter inpasbaar is dan een Merwedelijn op maaiveld.

Een aandachtspunt is dat gedurende de aanleg van een tunnel een deel van het maaiveld verandert in een bouwterrein. In die periode is de ruimtelijke kwaliteit plaatselijk zeer matig. Een tunnel kan worden geboord, maar bij de tunnelmond is een groot bouwterrein nodig en voor de bouw van stations is een open bouwput nodig.

Amsterdam

In Amsterdam is de Noord-Zuidlijn aangelegd. De stations zijn goed ingepast op het maaiveld. Aan beide uiteinden liggen de hellingbanen in een infrabundel en veroorzaken daardoor geen extra barrièrewerking.







Een ondergrondse ovlijn is goed inpasbaar in een stadsstraat



Een halte op -1 is goed inpasbaar in het straatbeeld



Een hellingbaan is slecht inpasbaar in een stadsstraat



Een hellingbaan werkt als barrière



Schets Merwedelijn op -1

Wanneer een tramlijn op-1 wordt aangelegd onder de juiste ruimtelijke voorwaarden zal deze alleen bij de haltes zichtbaar zijn in de openbare ruimte. Het vrijgekomen oppervlak op het maaiveld kan bijvoorbeeld gebruikt worden voor meer groen en zo bijdragen aan gezond stedelijk leven.

◄
Ontwerp van de Europalaan Noord zonder Merwedelijn, maar met een busbaan op maaiveld.



◄
Toekomstbeeld van de Europalaan Noord met een -tramtunnel en extra groen op maaiveld.



5 Inpasbaarheid Merwedelijn gelijkvloers

De inpassing van de Merwedelijn op maaiveld betekent dat deze mee gaat doen in het straatbeeld en dat het functioneren moet aansluiten op het functioneren van de omgeving. Of en hoe de Merwedelijn kan worden ingepast wordt met name bepaald door vier factoren:

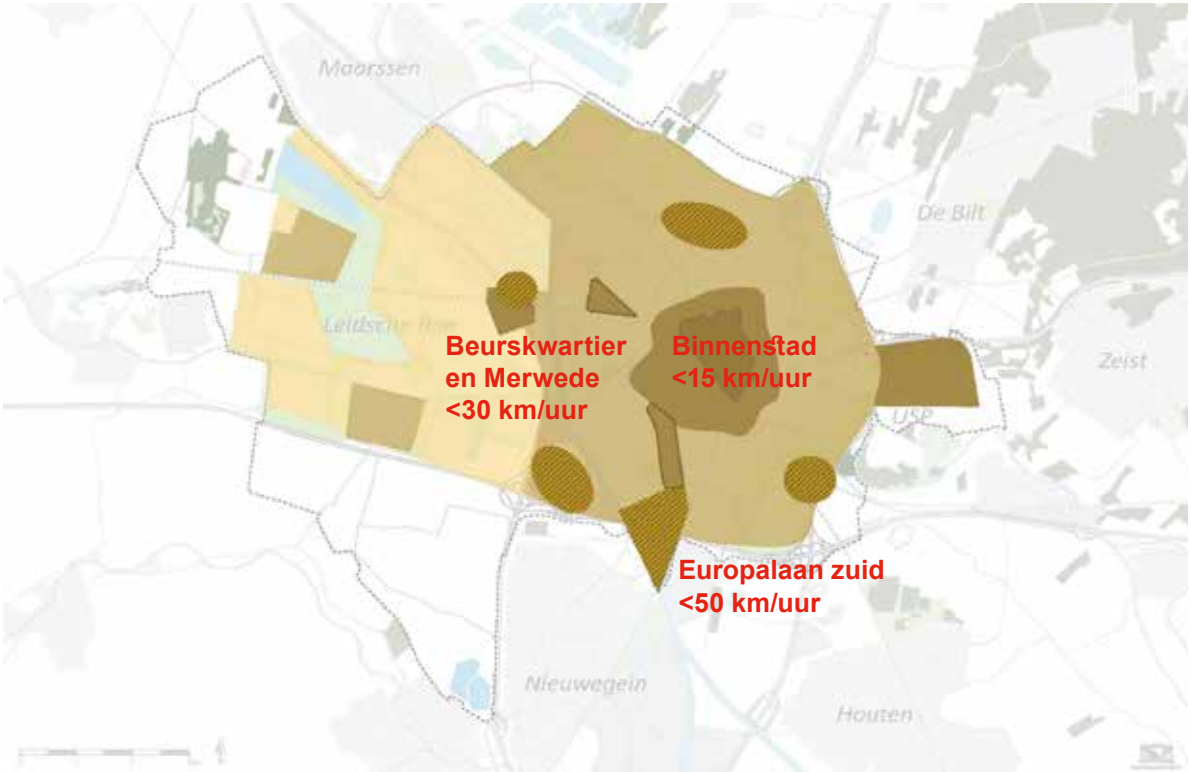
- Snelheid
- Menging verkeersdeelnemers
- Frequentie
- Schaal van voertuigen haltes en bijbehorende infrastructuur

◄◄
Toekomstbeeld van de omgeving van Amsterdam Centraal waar openbaar vervoer zowel gelijkvloers halteert (tram en taxi) als ongelijkvloers (bus en trein).

5.1 Snelheid

Van de vier factoren is snelheid de meest bepalende voor de inpasbaarheid van openbaar vervoer op het maaiveld. Grote snelheidsverschillen van de verschillende verkeersdeelnemers in een stadsstraat zijn niet wenselijk. Aangezien we voetgangers en fietsers als belangrijkste verkeersdeelnemers zien in het stadscentrum (A-zone), is het belangrijk dat de snelheid van het openbaar vervoer en het overige verkeer hier niet te ver van afwijkt, In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen waar mogelijk een snelheid kennen van 50 kilometer per uur, behalve in de A-zones.
Een snelheid van maximaal 30 kilometer per uur in de omgeving van het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone lijkt dan ook logisch. In de historische binnenstad lijkt een snelheid van circa 15 kilometer per uur aan te sluiten op de omgeving. Wanneer de Merwedelijn op een hogere snelheid zou rijden, zouden allerlei zaken nodig zijn die de inpasbaarheid bemoeilijken. Denk daarbij aan hekken of verkeerslichten die de oversteekbaarheid moeten organiseren.

Bij een tramlijn op lager snelheid zijn de inpassingsmogelijkheden groter en daarmee worden ook de mogelijkheden vergroot om de openbare ruimte op andere manieren te gebruiken dan alleen voor het stromen. De verblijfsmogelijkheden op een plein of in een straat worden groter en het verblijven wordt aangenamer wanneer het tempo van het openbaar vervoer laag is.
Overigens neemt over het algemeen ook het geluid op rechte stukken af naarmate de snelheid omlaag gaat. Een aandachtspunt hierbij zijn de bochten, omdat krappe trambochten geluidsoverlast veroorzaken. Minder geluidsoverlast is gunstig voor de verblijfskwaliteit en draagt bij aan de ontspannen sfeer met meerdere functies die wenselijk is in een stadsstraat.



◄
Maximale snelheden volgens het Mobiliteitsplan 2040



Op Aamsterdam Centraal rijdt het OV langzaam. Daardoor kunnen veel trams en veel mensen op een ontspannen manier gebruik maken van dezelfde beperkte ruimte.



Lage snelheid en goede inpassing, geen hekken



Bij een hoge snelheid zijn allerlei objecten nodig om een oversteek veilig te maken wanneer de tram langs rijdt. Deze objecten dragen niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit.



Lage snelheid geeft kansen voor een hoogwaardige inpassing, een goede oversteekbaarheid en multifunctioneel ruimtegebruik.

5.2 Menging

Ook Menging van verkeersdeelnemers is een aspect dat de inpasbaarheid van openbaar vervoer bepaalt. Het slim combineren van verschillende gebruikers en functies in één ruimte kan eraan bijdragen dat de beperkte ruimte goed kan worden benut en dat er bijvoorbeeld extra ruimte is voor groen. Of openbaar vervoer kan worden gemengd met autoverkeer, en/of met fiets en/of ook met voetgangers is afhankelijk van de situatie. De hoeveelheid van de verschillende verkeersdeelnemers, hun onderlinge verhouding en de specifieke gegevenheden van de locatie bepalen welke menging passend is.

Bij een hoge intensiteit en snelheid van het openbaar vervoer is een aparte baan nodig. Maar een aparte strook voor elke modaliteit apart past niet overal in de stad en is ook niet overal wenselijk.
Het andere uiterste is het delen van de ruimte (‘Shared Space’). Dit is ook niet overal een oplossing. Het bundelen van stromen kan de oversteekbaarheid en ruimte voor langzaam verkeer en groen verbeteren.

Een voordeel van een aparte trambaan is dat deze groen kan worden uitgevoerd. Als de Merwedelijn groen wordt uitgevoerd, is het wenselijk dat een eventuele bus meerijdt met de auto, zodat versnippering van de ruimte wordt voorkomen.

Om te komen tot een passende menging is het belangrijk te kiezen. Op basis van gegevens en prognoses van de verkeerdeelnemers en op basis van de gegevens van een plek moet worden gekozen welke waarden het zwaarst wegen en welke inrichting daarbij past.



Op deze plek hebben fietsers, auto en ov elk een eigen strook. Een voetganger moet daardoor 4x links/rechts/links kijken bij het oversteken. Voor de veiligheid zorgt een verkeerslicht. Het is geen levendige stadsstraat, maar een (groene) OV-corridor.



Op deze locatie in Rotterdam is er gekozen het langzaam verkeer, groen en tram alle ruimte te geven, ten koste van auto en bus. Deze keuze (en een goed ontwerp) levert hier ruimtelijke kwalitieit op.





Menging kan veel ruimte besparen. Welke verkeersdeelnemers de ruimte kunnen delen, hangt af van de locatie. Op de Utrechtse Nachtegaalstraat worden fiets, bus en al het overige gemotoriseerde verkeer gemengd (realisatie 2021). Daardoor ontstaan royale groene trottoirs.



Impresie van een tram over de Voorstraat waarbij alle verkeersdeelnemers de ruimte delen.

5.3 Frequentie

De frequentie waarin bussen of trams voorbij komen rijden heeft een belangrijk effect op het comfort voor de reiziger enerzijds en de barrière-werking van een lijn anderzijds. Het is belangrijk om een passende balans te vinden tussen oversteekbaarheid van de route en de wachttijd voor openbaar vervoer. Het gaat om een balans te vinden in reizigerscomfort en lokale kwaliteit. Mensen zitten wellicht liever een minuut langer in de bus dan dat ze een minuut langer op de halte wachten. Echter, de effecten op de exploitatie zijn omgekeerd.

►
Een muur van bussen maakt de binnenstadsas moeilijk oversteekbaar.


u-ov.info
u-ov.info

5.4 Schaal

De schaal van het openbaar vervoer is belangrijk ten opzichte van de omgeving en de gebruikers. In een grootschalige omgeving met brede straatprofielen, zoals in het naoorlogse Kanaaleiland, zijn grotere voertuigen beter inpasbaar dan in de kleinschalige straten van de fijnmazige middeleeuwse historische binnenstad. Waar in Kanaaleiland een stadstram met twee tramstellen aansluit op de schaal van de omgeving, past in de binnenstad alleen een stadstrammetje met één tramstel. Een groter voertuig verstoord oversteekrelaties door de relatief lange slierten van rijdende trams ten opzichte van de ruimte. Ook lange haltes verstoren oversteekrelaties.

Door te werken met trams die een accu hebben, kan de infrastructuur van bovenleidingen vervallen en wordt een tram nog beter inpasbaar. Dit is met name relevant in smallere straatprofielen, zoals in het centrum.



► Klein is fijn in een omgeving met veel voetgangers of fietsers.



Een passende schaal van haltes betekent: geen grote hoogteverschillen, geen hekwerken.



Bij passende schaal van voertuigen hoort ook passende infra-inrichting



Goede inpassing van een Haags perron: 30 cm boven straatniveau, bomen op het perron, zo min mogelijk hekwerken.



Afwezigheid van bovenleiding en bijbehorende palen geeft een heel rustig straatbeeld.

6 Conclusie

Utrecht ziet verdichting van de bestaande stad als kans om de stad te verbeteren. Onder andere met passend openbaar vervoer. De Merwedelijn biedt deze kans en kan de kwaliteit en mogelijkheden van de openbare ruimte vergroten wanneer aan een aantal voorwaarden wordt voldaan en er gekozen wordt voor een ligging op -1. Ook een ligging op 0 (maaiveld) is mogelijk maar legt meer beperkingen op aan de capaciteit van de tramlijn.

-1

Een snelle Merwedelijn op -1 met een hoge capaciteit is ruimtelijk inpasbaar. Een voorwaarde is voldoende gronddekking voor boombeplanting en andere inrichtingsmiddelen en een zorgvuldige positionering van haltes en eventuele hellingbanen.

0

Een ontspannen stadstram op het maaiveld is ook goed inpasbaar. Het zou gaan om een tram die circa 15 km per uur rijdt in binnenstad en circa 30 km per uur in Beurskwartier en Merwedekanaalzone. De tram zou meer snelheid kunnen maken op bijvoorbeeld de Europalaan zuid.

De balans tussen frequentie en grootte van de tram vraagt nader onderzoek, maar vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien, is het wenselijk om in de binnenstad een enkel tramstel toe te passen. Deze past bij de schaal en het gebruik van de omgeving. Op de lijnen buiten de binnenstad kan een dubbel tramstel worden toegepast (conform Uithoflijn).
Omdat de tram rijdt met beperkte snelheid kan, op plekken waar de ruimte schaars is, wellicht worden gemengd met andere verkeersdeelnemers.



Hoogwaardige tramlijn op -1



Ontspannen stadstram op maaiveld, Sterkwiel et veel capaciteit

7 Tot slot

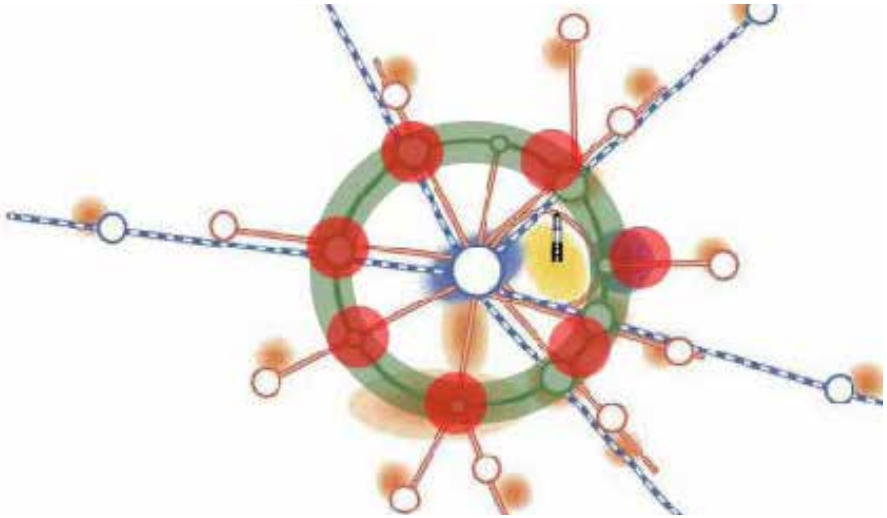
Ruimtelijke strategie en mobiliteitsstrategie

Deze studie betreft alleen de ruimtelijke kwaliteit en inpasbaarheid van de Merwedelijn. Vervoerskundige, financiele en technische aspecten komen in andere studies aan de orde. Deze moeten in samenhang worden beoordeeld en tot een integrale afweging leiden. Voordat een goede afweging kan plaatsvinden, zal het effect van de Merwedelijn op het ov-netwerk en de ruimtelijke ontwikkeling van de stad als geheel nader moeten worden bezien.
Het effect van een -1 Merwedelijn is namelijk een zware spaak in het OV-netwerk. Deze eerste stap in de schaalsprong ov zal logische vervolgstappen met zich meebrengen. Een -1 lijn lijkt logischerwijs tot de vervolgkeuze voor een ondergrondse oplossing voor de binnenstadsas te leiden. Een Merwedelijn op maaiveld lijkt eerder tot de keuze voor een ongelijkvloerse wielverbinding te leiden. Om de knooppuntontwikkeling conform RSU te realiseren lijkt het meest wenselijk om in te zetten op een zwaar wiel en dunne spaken. Immers sterke spaken versterken de positie van het centrum en een sterk wiel versterkt juist de polycentrische ontwikkeling. Vanzelfsprekend is de werkelijkheid genuanceerder dan onderstaande conceptschema's voor wiel en spaken

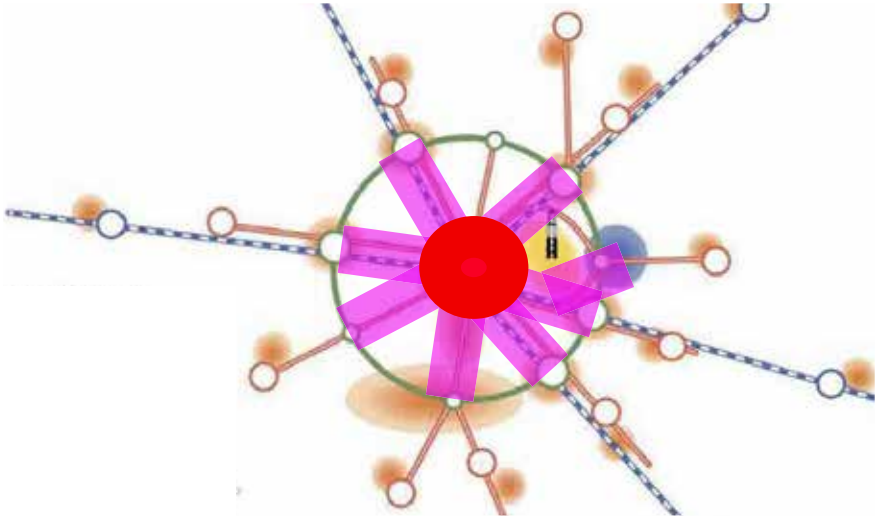
Duidelijk is echter dat keuzen voor de spaak Merwedelijn gevolgen kunnen hebben voor het gehele ov-netwerk en wellicht ook voor de haalbaarheid van het wiel en daarmee voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Om de ruimtelijke strategie en de mobiliteitsstrategie van de stad en de regio scherp te krijgen, lijkt het wenselijk de consequenties van de hoofdkeuzen voor de Merwedelijn op strategisch niveau te bezien.

Locatiespecifiek

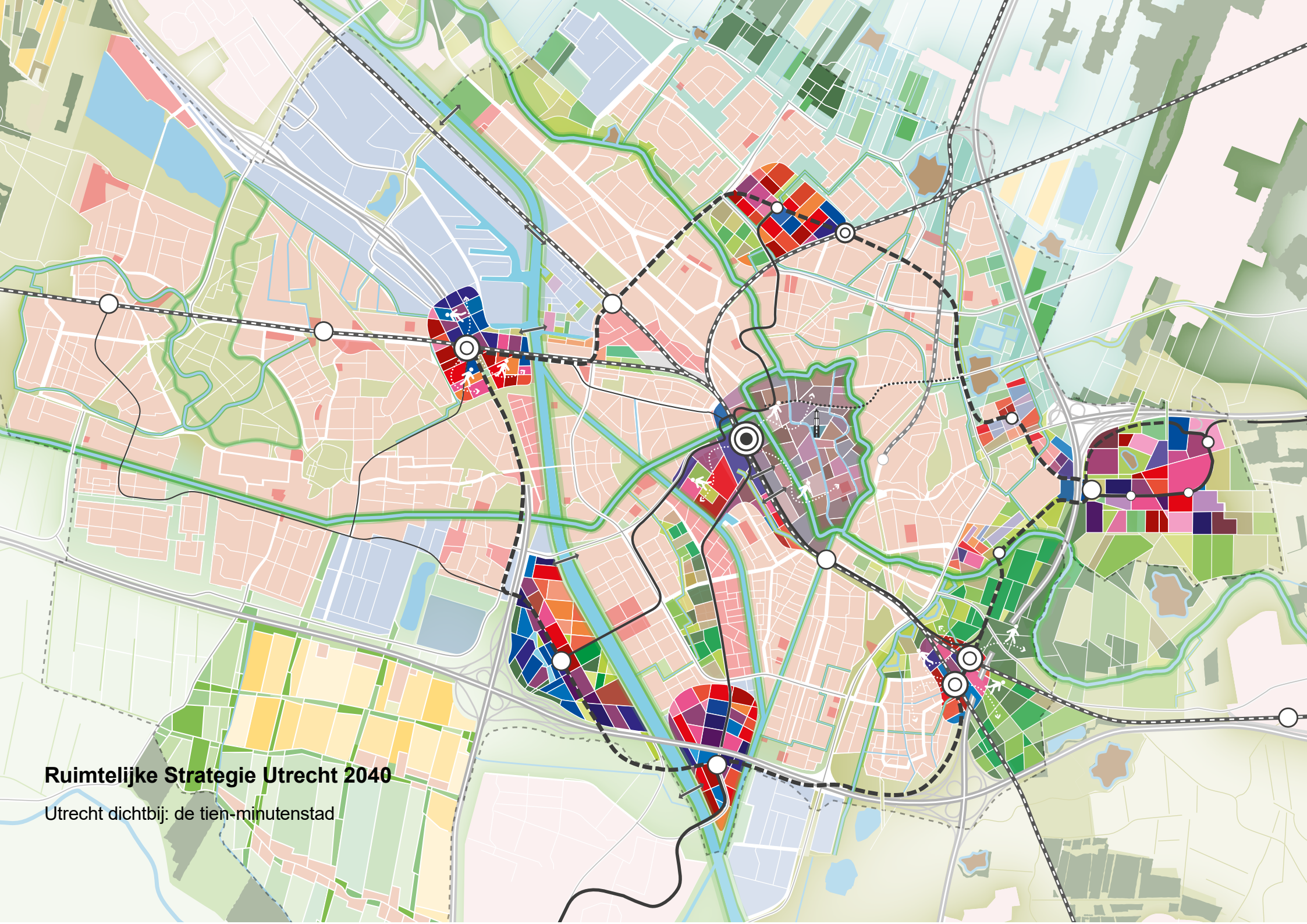
Voor een goede ruimtelijke kwaliteit is niet alleen de keuze voor een ov-systeem van belang en de hierbij behorende generieke ruimtelijke aspecten, zoals genoemd in dit document. Ook een locatiespecifieke uitwerking is nodig om tot ruimtelijke kwaliteit te komen. Bij de uitwerking van de Merwedelijn moet het ontwerp van de ov-lijn inclusief haltes en eventuele hellingbanen in samenhang worden gemaakt met (de rest van) het maaiveldontwerp, zodat alle modaliteiten inclusief oversteken, groen- en waterstructuren en het functioneren van gebouwen en openbare ruimte in samenhang worden ontworpen.



Merwedelijn op 0 past bij dik wiel met knooppunten en dunne spaken



Merwedelijn -1 past bij dun wiel en dikke spaken naar Utrecht Centraal


Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

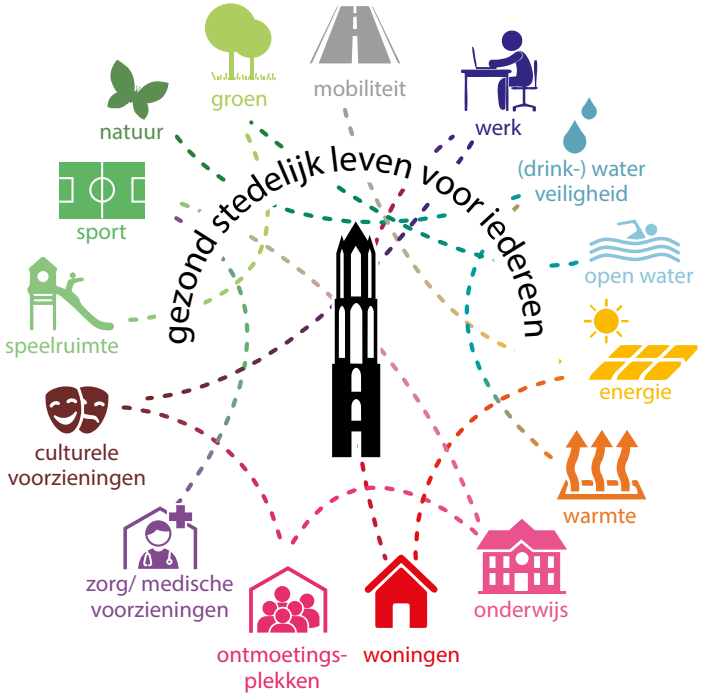
8 Bijlage ruimtelijke ontwikkelingen

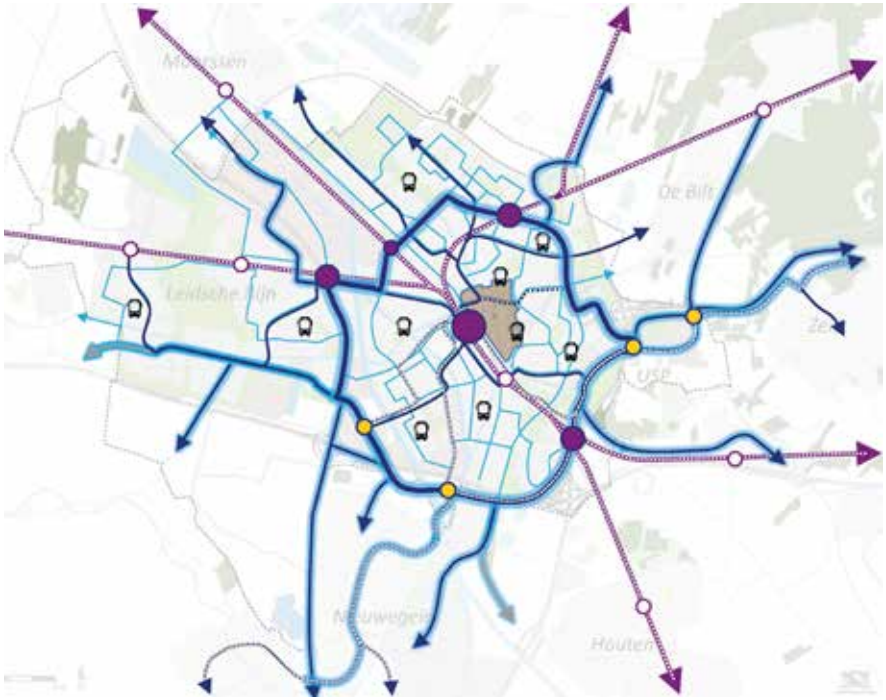
8.1 Mobiliteitsplan en RSU 2040

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 kiest de stad ervoor in de komende twintig jaar te groeien van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. De gemeente Utrecht wil deze groei opvangen door binnenstedelijk te verdichten in een polycentrische stad. Dat wil zeggen dat er 60.000 woningen en 85.000 werkplekken bijkomen in de bestaande stad. Naast werkplekken en woningen, zijn andere voorzieningen nodig om gezond stedelijk leven mogelijk te maken, zoals ruimte voor groen, sporten en voldoende culturele en maatschappelijke voorzieningen. De groei van de stad is een kans om de bestaande stad te versterken. De groei wordt geconcentreerd in de knooppunten: Centrum, Leidsche Rijn Centrum, , Papendorp, Westraven, Lunetten/Koningsweg, Utrecht Science Park/ Rijnsweerd en Overvecht. Op dit moment is de RSU 2040 nog niet vastgesteld door de gemeenteraad.

In het Mobiliteitsplan 2040 zet de stad Utrecht in op het mogelijk maken van de gewenste stedelijke verdichting door groei van het langzaam verkeer en openbaar vervoer en geen verdere groei van het autoverkeer. In het belang van zowel de regio als de stad Utrecht blijven bestemmingen zoals USP, historische binnenstad en Utrecht Centraal goed bereikbaar. Om de gewenste groei van de stad en knooppuntontwikkeling mogelijk te maken zonder groei van het autoverkeer is het verbeteren van de lwaliteit voor langzaam verkeer nodig en een schaalsprong in het openbaar vervoer. Daarvoor is een openbaar vervoer-netwerk in ontwikkeling dat bestaat uit een zogenaamd ‘Wiel’ (tangentiele lijnen die de knooppunten rondom het centrum verbindt) en ‘Spaken’ (radiale lijnen gericht op Utrecht Centraal). De Merwedelijn is één van deze spaken. Op dit moment is het Mobiliteitsplan 2040 nog niet vastgesteld door de gemeenteraad.

◄◄ RSU: Knooppunt-ontwikkeling





◄◄ RSU: Gezond stedelijk leven voor iedereen

◄ Mobiliteitsplan: OV-Wiel met spaken

8.2 Merwedekanaalzone

De Merwedelijn komt in Utrecht te liggen in een stuk stad dat een gedaanteverandering ondergaat. Langs het Merwedekanaal wordt de autovrije wijk Merwedekanaalzone ontwikkeld voor circa 20.000 bewoners. Mensen wonen compact en hebben veelal geen eigen tuin, maar gebruiken des te meer de openbare ruimte. De wijk is optimaal ingericht voor langzaam verkeer en sluit goed aan op het stedelijke netwerk van routes voor langzaam verkeer. Dit gaat enerzijds om functionele en veilige verbindingen voor bijvoorbeeld woonwerkverkeer en anderzijds om aantrekkleijke routes voor recreatief gebruik, zoals ommetjes door het nabijgelegen park Transwijk, het rondje Stadseiland en aantrekkelijke verbindingen met de groengebieden rondom de stad. Nieuwe bruggen voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal verbeteren het netwerk.
Merwedekanaalzonde krijgt een goede verbinding met het openbaar vervoer naar knooppunt Westraven en Utrecht Centraal. Autoparkeren kan aan de rand van de wijk en op afstand in een parkeerhub aan de snelweg. Deze wordt bereikbaar middels de nieuw aan te leggen ovlijn. Gezien de vele nieuwe bewoners en de ambitie voor gezond stedelijk leven, krijgen hoofdstraten als de Europalaan de functie van levendige stadsstraat. Hier is doorstroming van verkeer niet de enige functie, maar speelt ook verblijf een belangrijke rol.



► Impressie Merwedekanaalzone

8.3 Vergroot centrum

Het centrum groeit mee met de groei van de stad. De druk op de historische binnenstad wordt verdeeld over het vergrote centrum. Het Stationsgebied en het Beurskwartier (de omgeving van de Jaarbeurs). ontwikkelen zich tot hoogstedelijk onderdeel van het vergrote centrum. Dit gebied zal mensen blijven trekken uit de hele stad, de regio en het land. In het Beurskwartier komt een menging van wonen, werken en voorzieningen. Door de bestaande parkeervelden te bebouwen wil Jaarbeurs zich ontwikkelenen tot een plek voor beurzen en andere evenementen, waar ontmoeten in een aantrekkelijke omgeving centraal staat. In het Beurskwartier zijn allerlei functies op de begane grond van gebouwen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van de wijk versterken.

Veel voorzieningen zijn op loop- en fietsafstand, ook Utrecht Centraal Station en de historische binnenstad. Nieuwe verbindingen in de spoorzone dragen daartoe bij. Groene en recreatieve routes in en om het gebied vergroten de aantrekkelijkheid van lopen en fietsen en dragen bij aan de leefkwaliteit in het Beurskwartier. Het gebied is grotendeels autovrij en ingericht voor de voetganger en fietser. Bewoners van het Beurskwartier kunnen gebruik maken van elektrische deelauto's. Privé-auto's worden buiten de wijk geparkeerd. Onder meer in een parkeerhub aa de snelweg die goed bereikbaar moet worden met openbaar vervoer. Bestemmingsverkeer wordt zodanig ingepast dat de straten multifunctioneel worden; zowel geschikt voor verblijf als voor verkeer.



◄ Impressie Beurskwartier



► Lange Viestraat 2021

► Mogelijk toekomstbeeld Lange Viestraat uit Concept-OmgevingsvisieBinnenstad 2040

8.4 Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De ontwikkeling die de stad en de regio doormaken geeft een steeds grotere druk op de historische binnenstad van Utrecht. Het gebied binnen de singels is een geliefde woonplek en werkplek en daarnaast trekt het veel bezoekers door het waardevolle erfgoed en een concentratie van voorzieningen op het gebied van cultuur, winkelen en uitgaan. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gesteld dat de bereikbaarheid van de binnenstad meer in balans moet komen met de lokale kwaliteit. Slimme logistieke oplossingen, reductie van autoparkeren en van autoverkeer en een inrichting die is gericht op de voetganger dragen bij aan de kwaliteit van de binnenstad. Ook zijn aanpassingen nodig aan het openbaar vervoer door de binnenstad. Het (doorgaande) busverkeer heeft nu een te grote impact op de leefbaarheid en past niet meer bij de ambities voor de binnenstad: er is te weinig ruimte voor fietsers en voetgangers, de oversteekbaarheid is matig, er is geen ruimte voor groen, de verblijfskwaliteit is slecht, de economische vitaliteit staat onder druk, er is overlast van geluid en uitstoot van het busverkeer.

De busbaan heeft er in de afgelopen twintig jaar aan bijgedragen dat de Utrechtse binnenstad autoluw kon worden. Het blijft belangrijk voor zowel de regio als de stad dat de binnenstad goed bereikbaar blijft per openbaar vervoer. Maar nieuwe oplossingen voor openbaar vervoer zijn nodig die beter aansluiten bij de ambities voor de openbare ruimte in de binnenstad voor de komende jaren. Deze zijn in de omgevingsvisie vastgelegd: het zichtbaar en beleefbaar maken van de schoonheid van de binnenstad, verblijf op één (niet doorstromen maar er ‘zijn’) en het klimaatbestendig maken door vergroening. Deze ambities kunnen worden waargemaakt door goede alternatieve routes te ontwikkelen voor openbaar vervoer rondom (of onder) de binnenstad. Er zijn met name alternatieven nodig voor het openbaar vervoer vanuit de regio ten oosten van Utrecht. Bijvoorbeeld door een overstap op de Uithoflijn (tram 22) aan de rand van de stad of aansluitingen van regiobussen op andere stations dan Utrecht Centraal en benutting van het toekomstige wiel met spaken. Op dit moment is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 nog niet vastgesteld door de gemeenteraad.



◄◄ Janskerkhof 2021



◄ Mogelijk toekomstbeeld Janskerkhof uit Concept-OmgevingsvisieBinnenstad 2040



Samenvatting - Binnenstadsas Utrecht

April 2021

STUDIO BEREIKBAAR

Binnenstadsas Utrecht

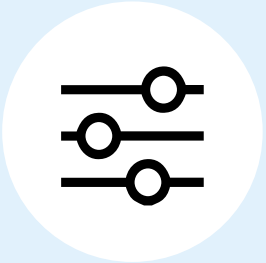
Inhoudsopgave



Huidig gebruik



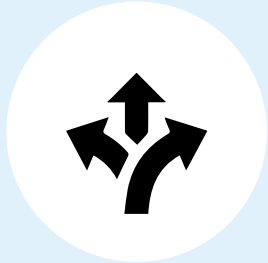
Opgave



Varianten



Effecten



Conclusies en aanbevelingen



Variant 1
Ruimtelijke optimalisatie



Variant 2
Bus in fietsstraat



Variant 3
Stadstram



Variant 3 - Subvariant
TramBus



Variant 4
Kleine busjes



Variant 5
MetroTram



Met een klik op deze knop ga je overal in het document terug naar deze pagina

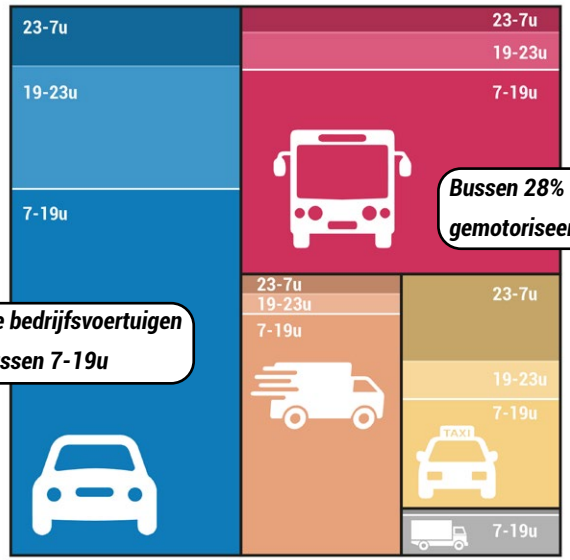
huidig gebruik

Bussen per uur per richting
(Vredenburg- St. Jacobsstraat)

- *Ochtendspits 74*
- *Daluren spits 64*
- *Middagspits 74*
- *Avond 45*

34.000 *fietsers op een gemiddelde werkdag ter hoogte van Vredenburg*

Nobelstraat: ***5.050*** *motorvoertuigen op gem. werkdag*



Bussen 28% van totaal gemotoriseerde voertuigen

94% van de bedrijfsvoertuigen rijdt hier tussen 7-19u

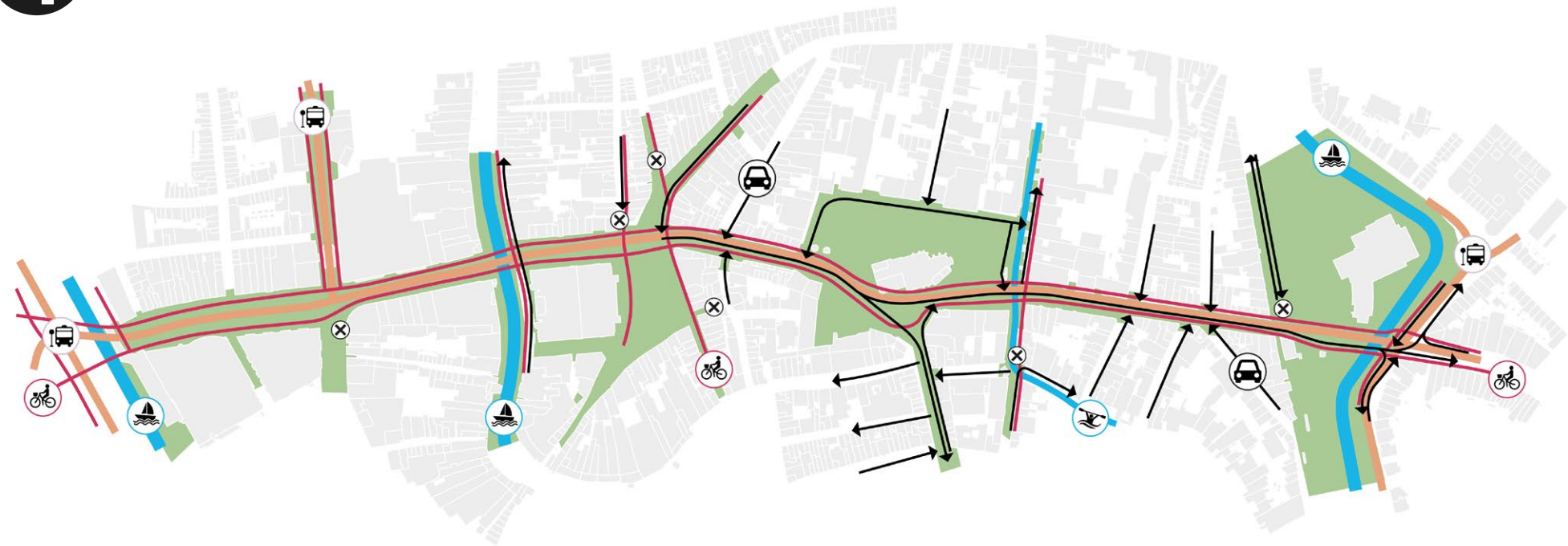
18.000 *fietsers op een gemiddelde werkdag ter hoogte van Lucasbrug*

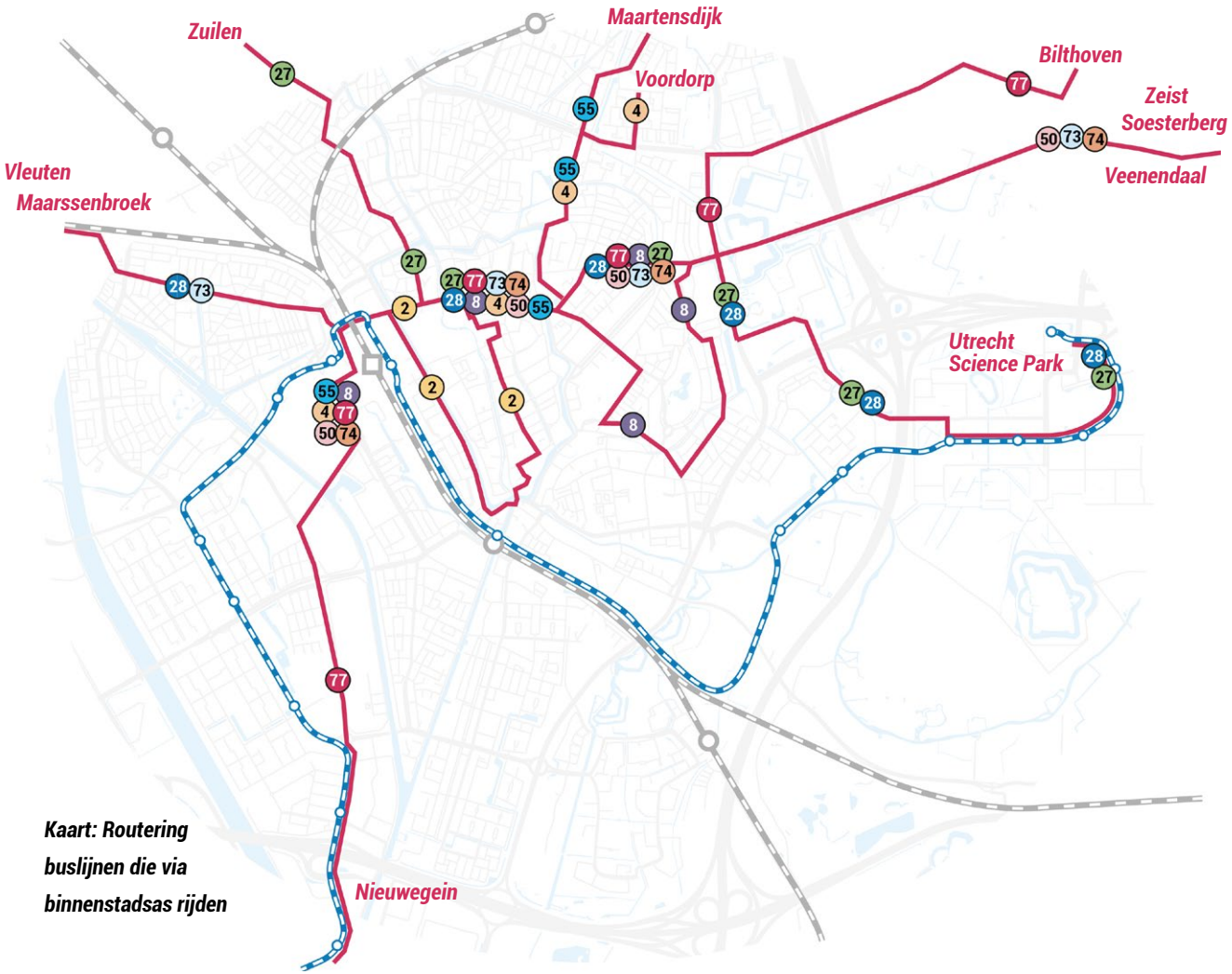
Gemiddeld circa ***30.400*** *busreizigers op doorsnede (bij Janskerkhof)*

Bussen per uur per richting
(Lange Viestraat - Lucasbrug)

- *Ochtendspits 54*
- *Daluren spits 44*
- *Middagspits 54*
- *Avond 31*

Doorstroming op de Binnenstadsas





Kaart: Routering buslijnen die via binnenstadsas rijden

Binnenstadsas is belangrijke OV-schakel tussen binnenstad, stad en regio

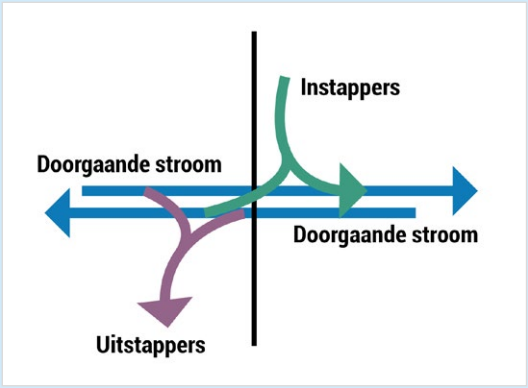
Via de binnenstadsas wordt een fors aantal vervoermarkten bediend

- Utrecht Science Park
- Leidsche Rijn, Vleuten, Terwijde, de Meern
- Nieuwegein West, Centrum en Oost
- Bilthoven, Maartensdijk
- De Bilt, Zeist, Driebergen, Doorn, Utrechtse Heuvelrug,
- Maarssen, Maarssenbroek

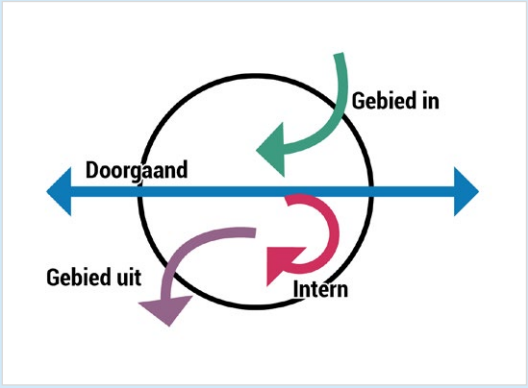


Wat is een doorgaande reiziger?

Optie A: op basis van screenline



Optie B: op basis van gebied



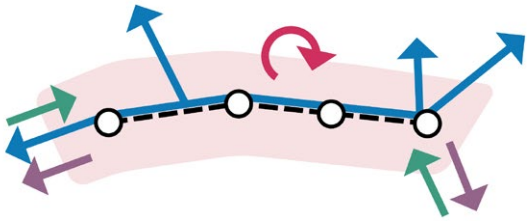
Doorgaand. Herkomst en bestemming buiten het roze gemarkeerde gebied

Intern. Herkomst en bestemming binnen het roze gemarkeerde gebied

Bestemmingsreizigers. Reizigers van buiten het gebied met bestemming binnen roze gemarkeerde gebied

Herkomstreizigers. Reizigers van binnen het gebied met bestemming buiten roze gemarkeerde gebied

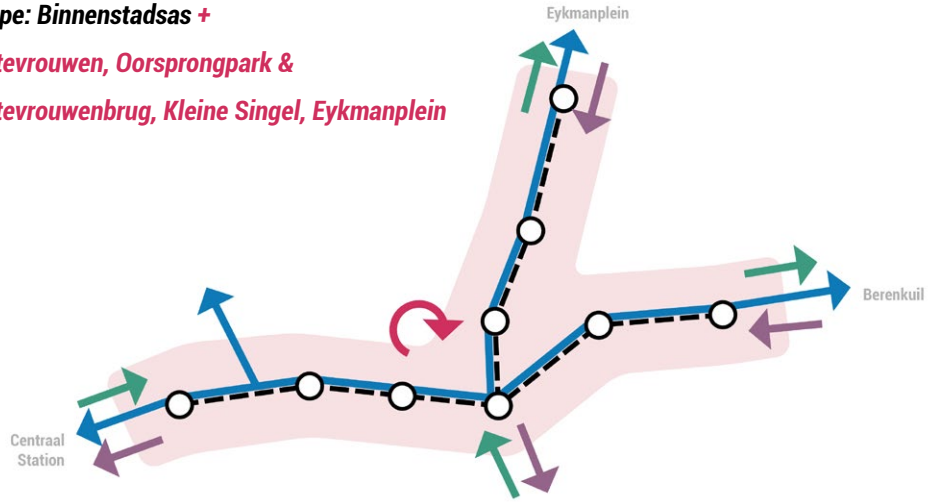
Scope: Binnenstadsas (Vredenburg, Neude, Janskerkhof, Stadsschouwburg)



Binnenstadsas

- Doorgaand (twee richtingen): 19.000
- Bestemming gebied: 10.000
- Herkomst gebied: 10.000
- Intern (twee richtingen): 600
- Aandeel doorgaand (doorsnede): 66%
- ***Aandeel doorgaand (gebied): 48%***

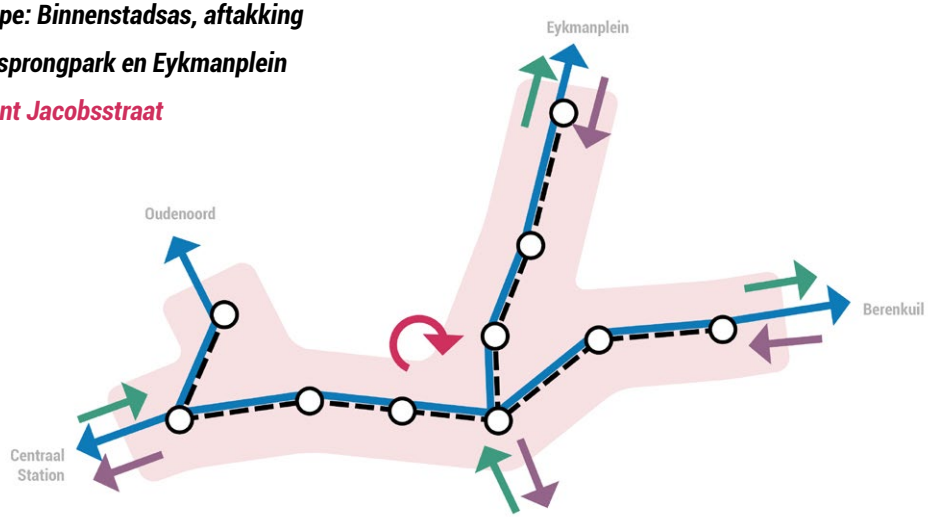
Scope: Binnenstadsas +
Wittevrouwen, Oorsprongpark &
Wittevrouwenbrug, Kleine Singel, Eykmanplein



Binnenstadsas + Wittevrouwen/Biltstraat

- Doorgaand (twee richtingen): 15.000
- Bestemming gebied: 13.000
- Herkomst gebied: 13.000
- Intern (twee richtingen): 1500
- Aandeel doorgaand (doorsnede): 54%
- ***Aandeel doorgaand (gebied): 35%***

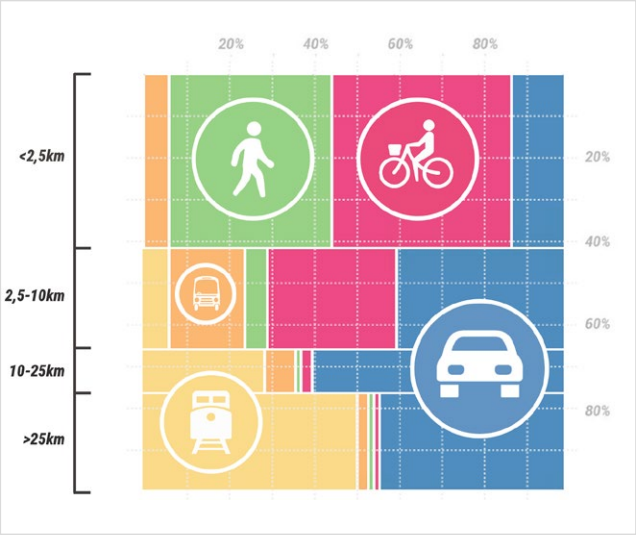
Scope: Binnenstadsas, aftakking
Oorsprongpark en Eykmanplein
+ Sint Jacobsstraat



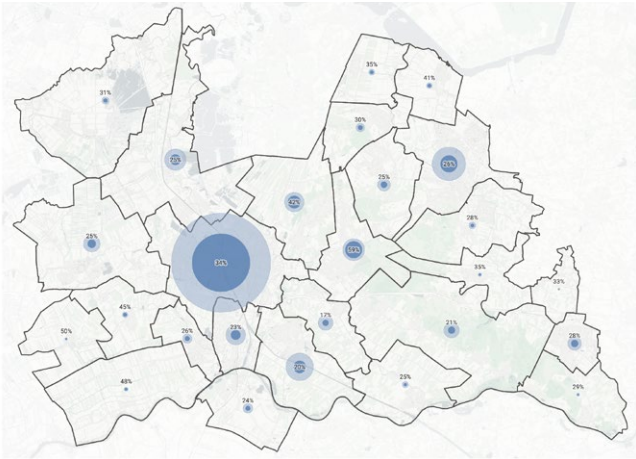
Binnenstadsas + Wittevrouwen/Biltstraat + Sint Jacobsstraat

- Doorgaand (twee richtingen): 28.000
- Bestemming gebied: 16.000
- Herkomst gebied: 16.000
- Intern (twee richtingen): 1.500
- Aandeel doorgaand (doorsnede): 64%
- ***Aandeel doorgaand (gebied): 46%***

Wie is de OV-binnenstadsbezoeker?

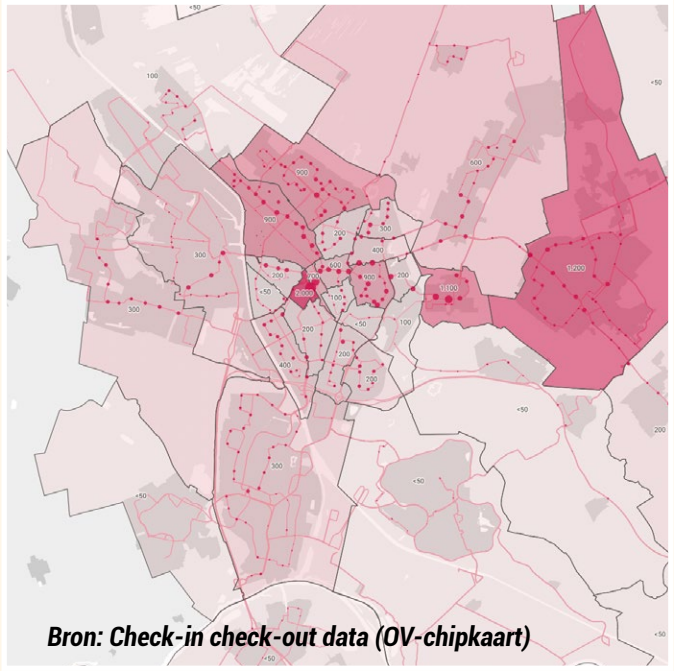


Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag CBS (OViN/ODiN) van de afgelopen 10 jaar gecombineerd



Aandeel bus naar binnenstad

Op basis van de cico data is een analyse gedaan van het aantal reizigers met bestemming binnenstad, met en zonder Wittevrouwen en met bestemming Centraal station. ***Absolute aantallen reizigers op een gemiddelde werkdag in november 2019.***



Bron: Check-in check-out data (OV-chipkaart)

U-OV: reizen naar binnenstadsas

Aandeel bus- en tramreizigers naar de binnnenstadsas (Vredenburg, Sint Jacobsstraat, Neude, Janskerkhof en Stadsschouwburg)

- < 1,0%
- 1,0 - 2,0%
- 2,0 - 3,0%
- 3,0 - 4,0%
- 4,0 - 5,0%
- 5,0 - 6,0%
- 6,0 - 7,0%
- 7,0 - 8,0%
- 8,0 - 9,0%
- 9,0 - 10,0%
- > 10,0%
- Routes U-OV (bus en tram)

Aandeel bestemmingsreizigers op doorsnede Vredenburg - Neude

Jaar	*Binnnen-stadsas*	*Wittevrouwen*	*Totaal*
2015	*35%*	*10%*	*45%*
2030	*44%*	*11%*	*55%*
2040 met sterk wiel	*60%*	*15%*	*75%*

Bron: Resultaten van het VRU-model voor 2015, 2030 en 2040. Deze resultaten wijken af van OV-chipkaartdata maar geven een goede indruk van de ontwikkeling richting toekomst

De binnenstadshaltes worden goed gebruikt door reizigers met een directe busverbinding naar de binnenstad. Maar als er overgestapt moet worden, kiest 80% niet voor de bus maar voor lopen (of fietsen) voor het laatste stuk vanaf het centraal station.

Bron: Resultaten van het VRU-model voor 2015

opgave


Nobelstraat - 1977



Vredenburg - 1970

De foto's van voor de aanleg van de Binnenstadsas spreken boekdelen. De auto was dominant aanwezig in het straatbeeld. Stedelijke centra stonden te boek als gedateerd en onveilig. De aanleg van de Binnenstadsas (in 2001) was een direct gevolg van een kentering in dit denken. De nieuwe busbaan had als doel om mensen uit de auto te krijgen.

Inmiddels, twee decennia later, is de binnenstad van Utrecht gaan functioneren als de huiskamer van een sterk groeiende stad (van 255.000 inwoners in 2001 naar 360.000 inwoners in 2020 = +40%). Deze groei heeft ook plaatsgevonden in de binnenstad zelf waar de oostkant van de binnenstad meer is gaan functioneren als onderdeel van het kernwinkelgebied. Hierdoor wordt de busbaan meer dan ooit ervaren als een barrière.


Janskerkhof - 1967


Lange Viestraat - 1974

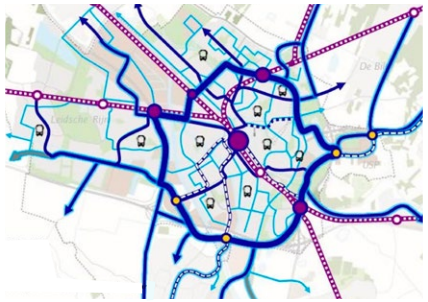


Lange Viestraat - 1974



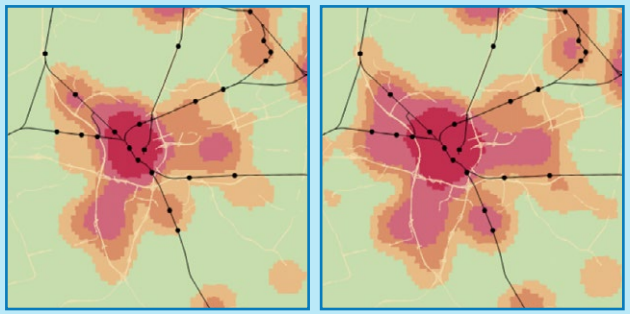


Conflict: Al het gebruik op de binnenstadsas groeit !



OV-relevantie schaalsprong:
Concept "Wiel met Spaken"

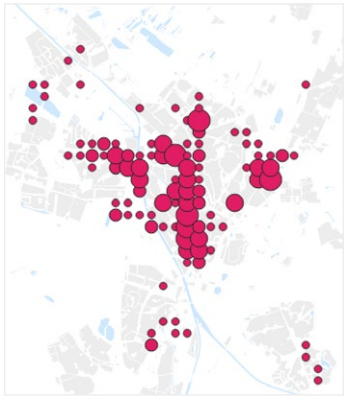
Nabijheid van woningen en banen binnen 2,5km



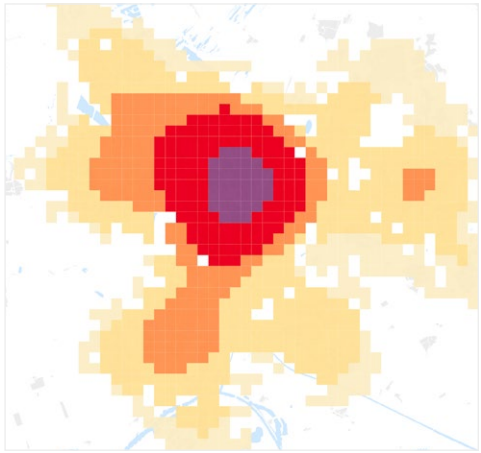
1997 *2007*

Schaalsprong.

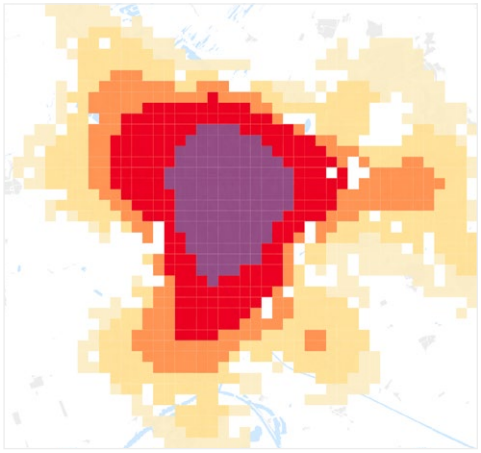
Binnenstad als 'stedelijke huiskamer' van groeiende metropoolregio Utrecht



Harde plannen 2030



Nabijheidsindex 2018



Nabijheidsindex 2040 (prognose)



Herstel van de singel



Herinrichting Voorstraat



Stedelijke huiskamer

Stationsgebied



Vredenburgplein



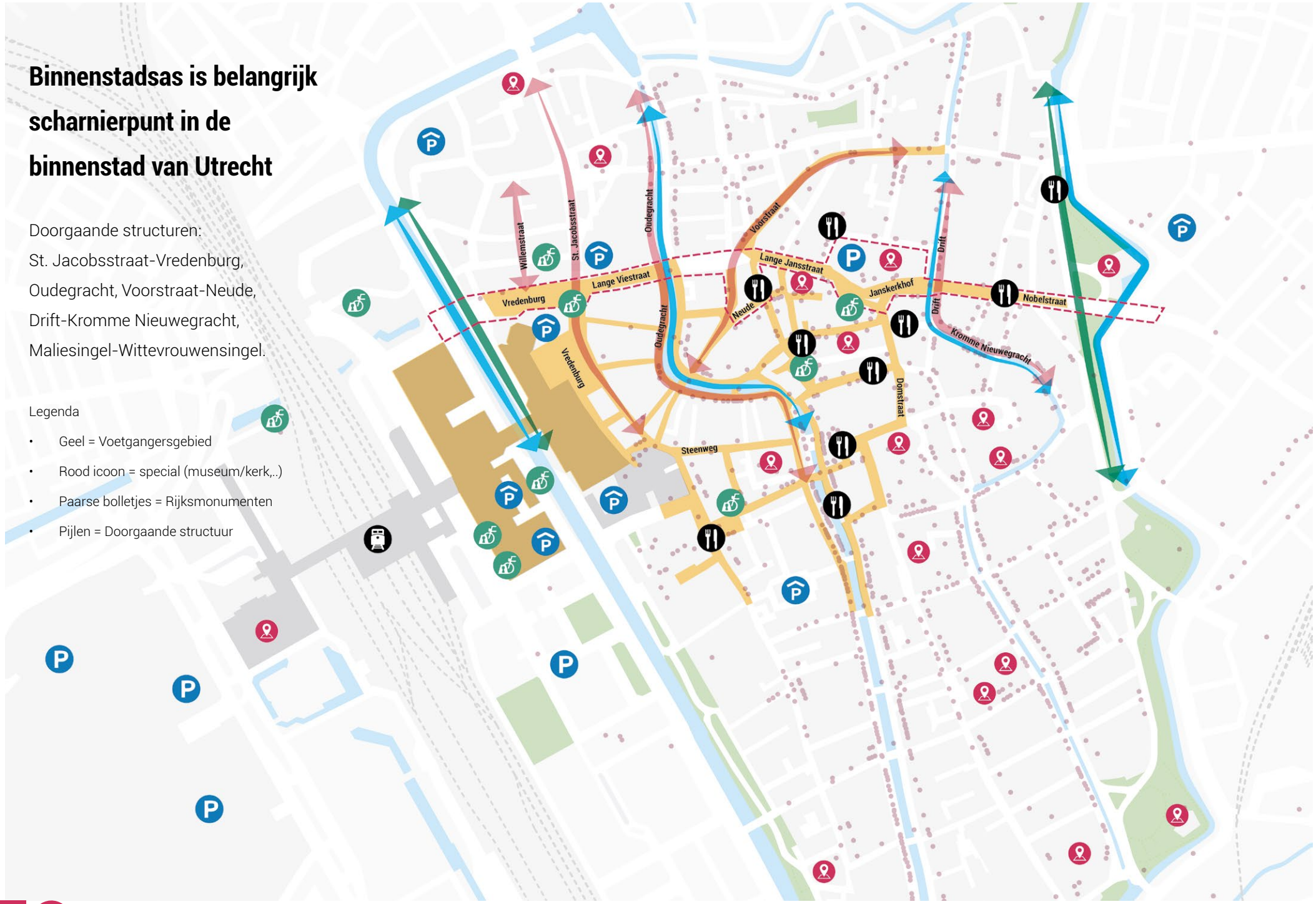
Herinrichting Nachtegaalstraat & Burg. Reigerstraat

Binnenstadsas is belangrijk scharnierpunt in de binnenstad van Utrecht

Doorgaande structuren:
St. Jacobsstraat-Vredenburg,
Oudegracht, Voorstraat-Neude,
Drift-Kromme Nieuwegracht,
Maliesingel-Wittevrouwensingel.

Legenda

- Geel = Voetgangersgebied
- Rood icoon = special (museum/kerk,..)
- Paarse bolletjes = Rijksmonumenten
- Pijlen = Doorgaande structuur









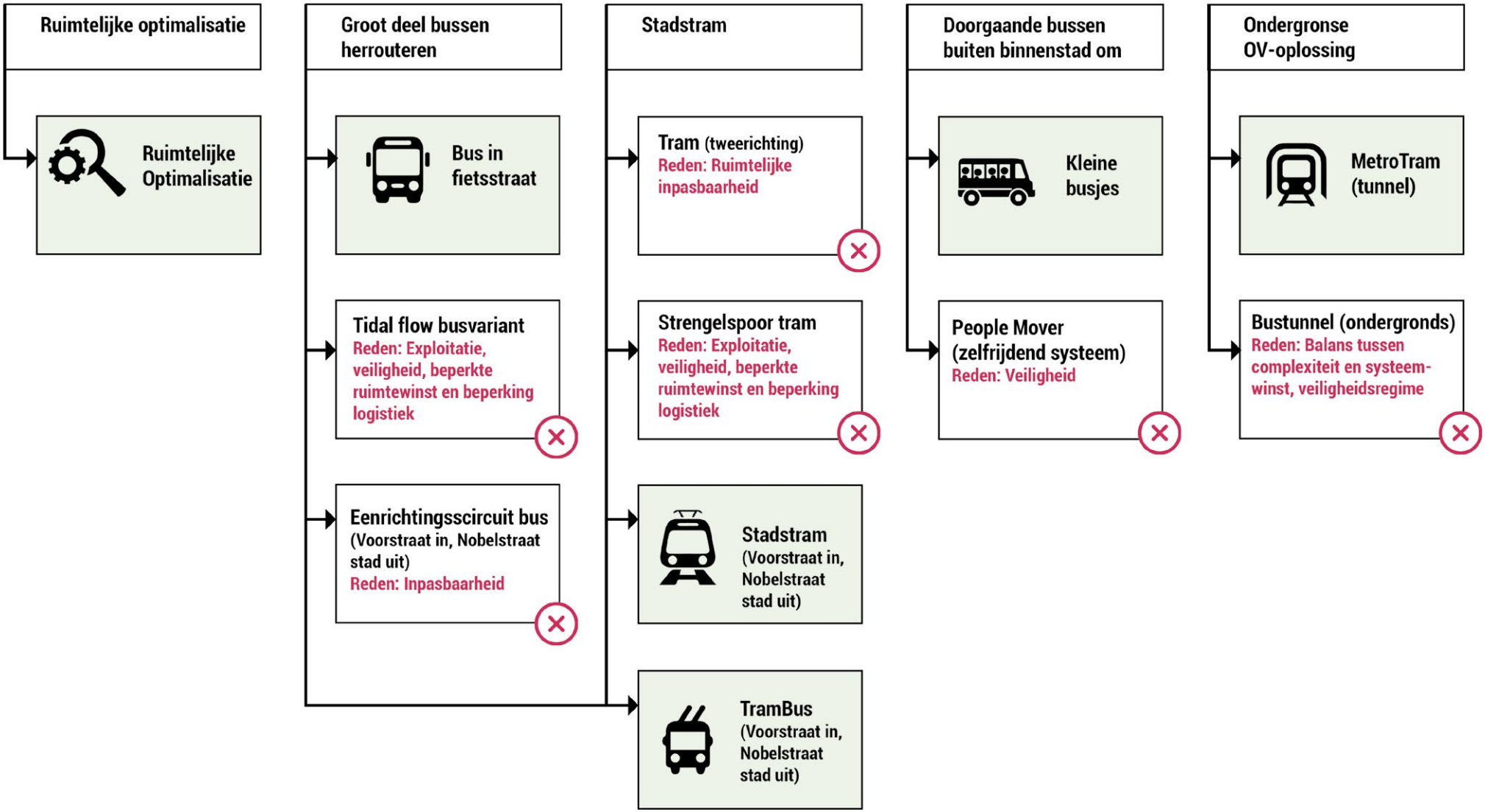


De optelsom van functies knelt. Idealiter is er meer ruimte voor verblijven, lopen, fietsen en groen.

varianten

Trechtering in subvarianten

Welke subvarianten zijn meegenomen in het onderzoek?



5 Varianten



Variant 1
Ruimtelijke optimalisatie

Variant 1 is een opgewaardeerde situatie van het bestaande. De maatvoering van de bestaande functies blijft gehandhaafd. Er is een subtiele verandering in de materialisatie om ruimtelijk te optimaliseren en in principe geen verandering van het huidige busnet *(een aantal wijzigingen met geringe impact zijn echter wel mogelijk).*



Variant 2
Bus in fietsstraat

In variant 2 wordt het grootste deel van de bussen geherrouteerd. Hierdoor rijden er nog 26 bussen per uur per richting over de binnenstadsas: qua intensiteit veel minder dan in de huidige situatie. Fietsers kunnen hierdoor ook op de rijweg rijden, gemengd met het busverkeer. Dit zorgt voor meer ruimte voor het trottoir en voor eventuele vergroening.



Variant 3
Stadstram

In variant 3 worden alle bussen die over de binnenstadsas rijden vervangen door een stadstram. Een overstappunt aan de rand van de stad maakt het voor reizigers uit de bus mogelijk om over te stappen op de tram. De tram deelt de ruimte met de fiets. Er ontstaat volop ruimte voor eenheid in materialisatie, de voetganger en (beperkt) groen.



Variant 3 - Subvariant
TramBus

TramBus is een subvariant van variant 3. Het is een dubbel gelede bus die enkele kenmerken van de reguliere tram heeft. Qua inrichting lijkt deze variant op de stadstram. Wel moet bedacht worden dat het comfort van de TramBus sterk wordt bepaald door de infrastructuur: een glad wegdek en ruime boogstralen vergroten het comfort.



Variant 4
Kleine busjes

In variant worden doorgaande reizigers om de binnenstad heen geleid (alle bussen krijgen een andere route) en worden de bestemmingsreizigers van de binnenstad bediend door middel van kleinere (30 persoons)busjes. Op de binnenstadsas ontstaat hierdoor ruimte voor eenheid in materialisatie, vergroening, voetgangers en fietsers.

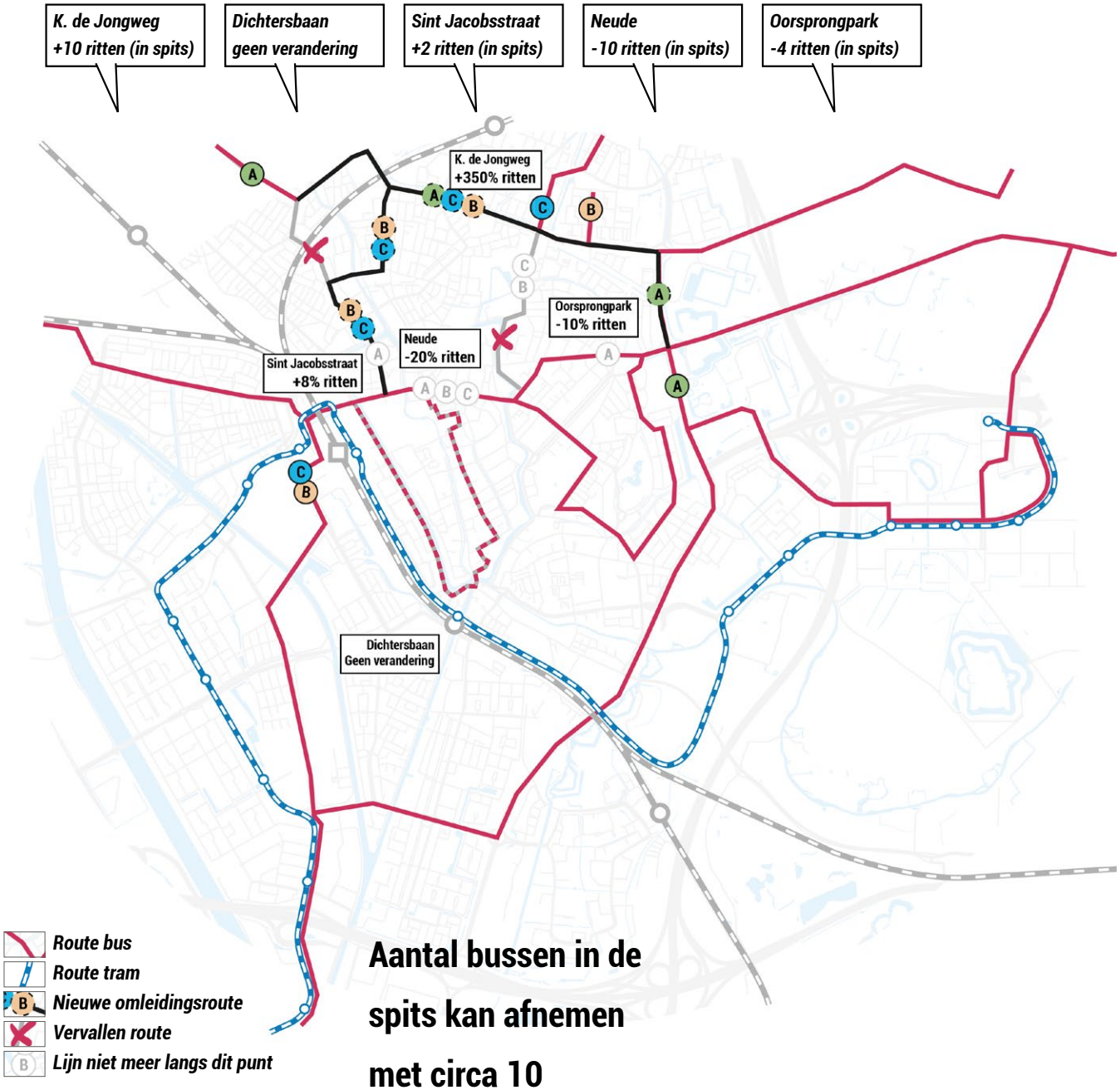


Variant 5
MetroTram

In variant 5 wordt uitgegaan van een ondergrondse MetroTram, welke alle bussen op de binnenstadsas vervangt. Hierdoor ontstaat veel ruimte bovengronds voor voetganger, fiets en groen.

Variant 1 - Ruimtelijke optimalisatie



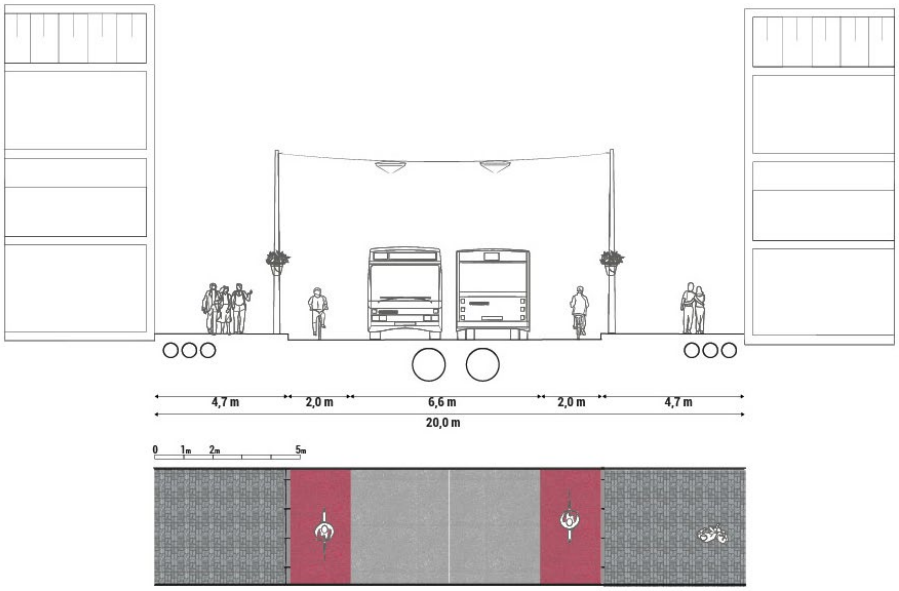


Aantal bussen in de spits kan afnemen met circa 10 bussen per uur

Quick win

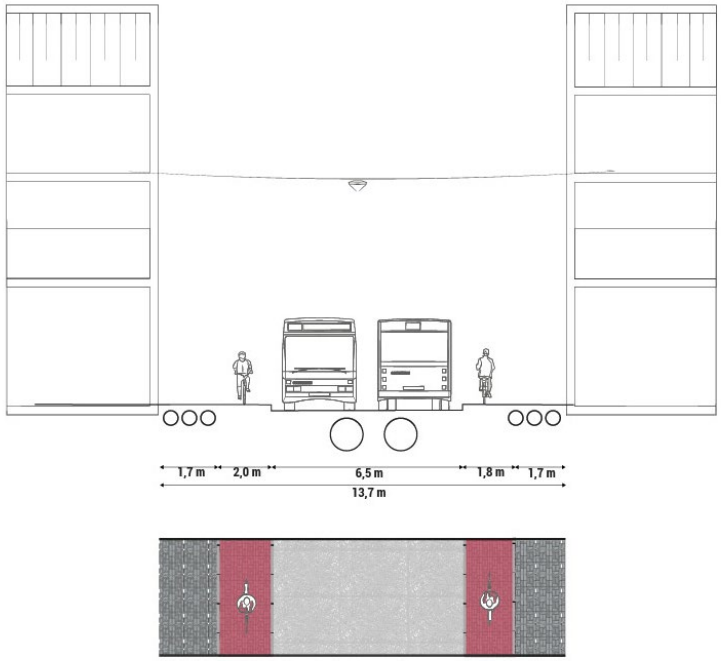
- Een beperkt aantal lijnen wordt verlegd naar de route via K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord en niet meer via de Wittevrouwensingel en de binnenstadsas. Het centrum blijft via de halte St.Jacobsstraat bereikbaar. Hiermee vermindert het aantal bussen op de binnenstadsas met circa 10 per uur. De clustering van bussen vermindert hierdoor maar op de drukke uren rijdt er nog steeds bijna iedere minuut een bus voorbij per richting.

Variant 1: Ruimtelijke optimalisatie



Lange Viestraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *2m fietspad naast busbaan. Optie om profiel drempeloos te maken.*



Nobelstraat

- *Nog geen 2m voetpad*
- *2m fietspad naast busbaan. Optie om profiel drempeloos te maken.*

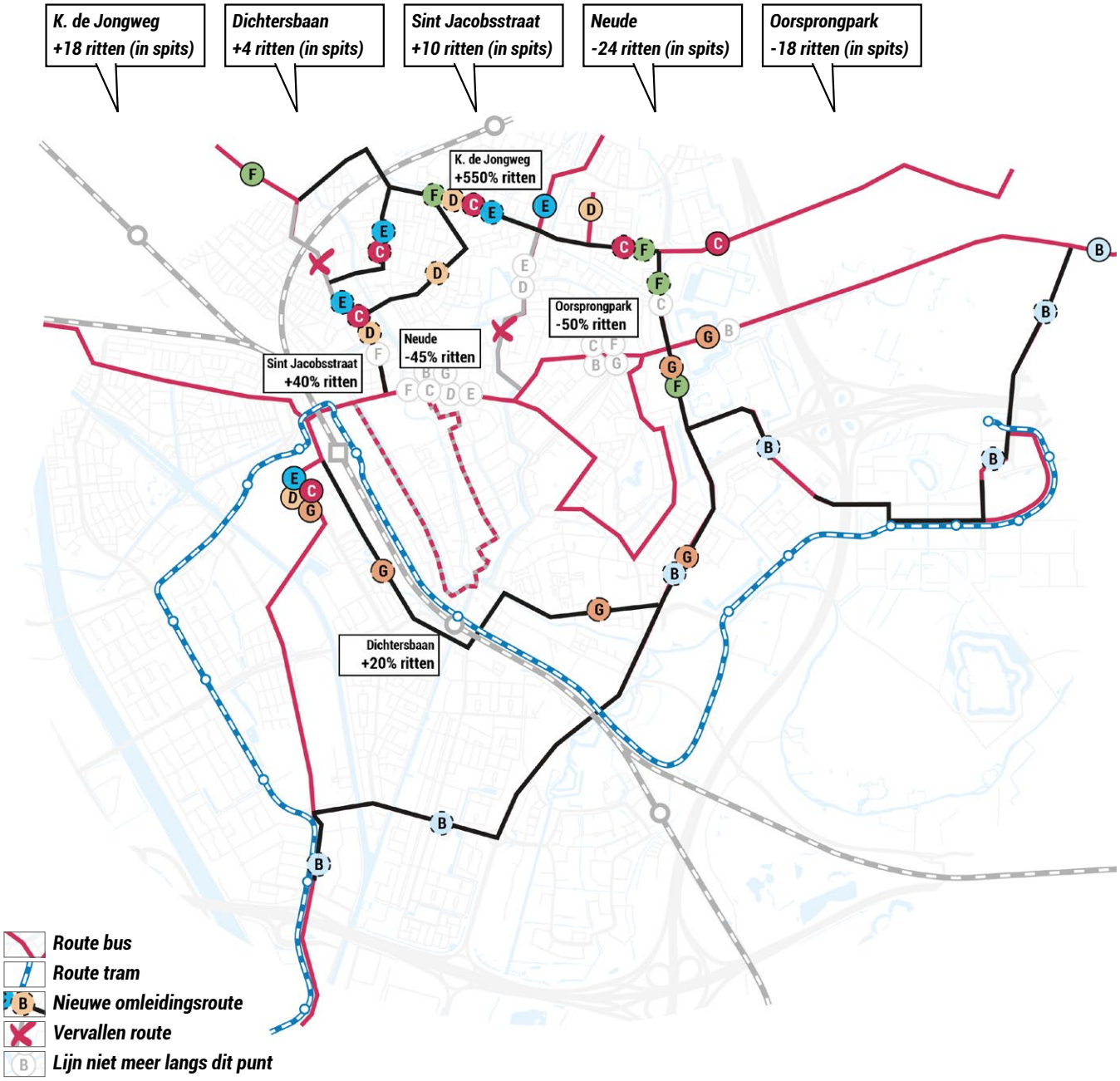
Variant 2 - Bus in fietsstraat







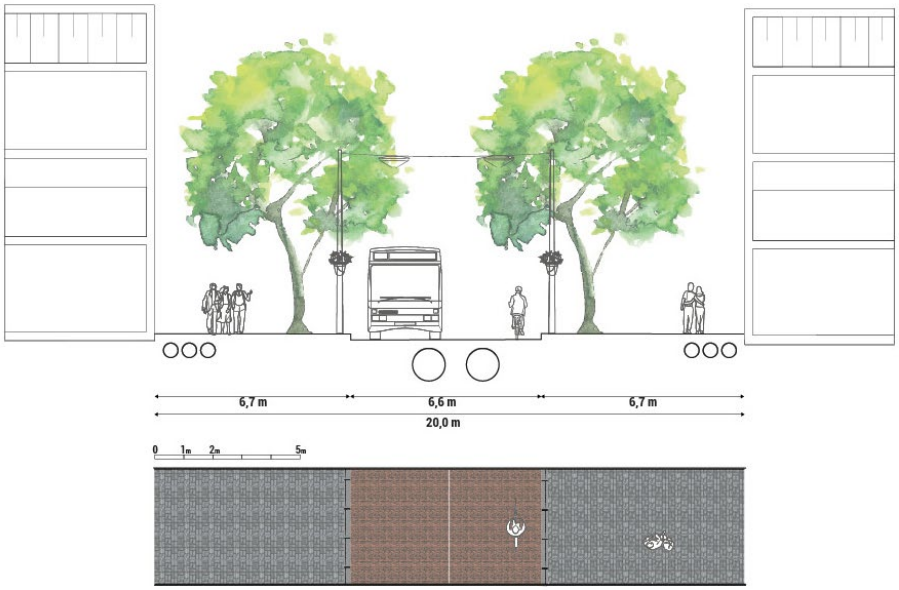




Bus in fietsstraat, bussen herrouteren

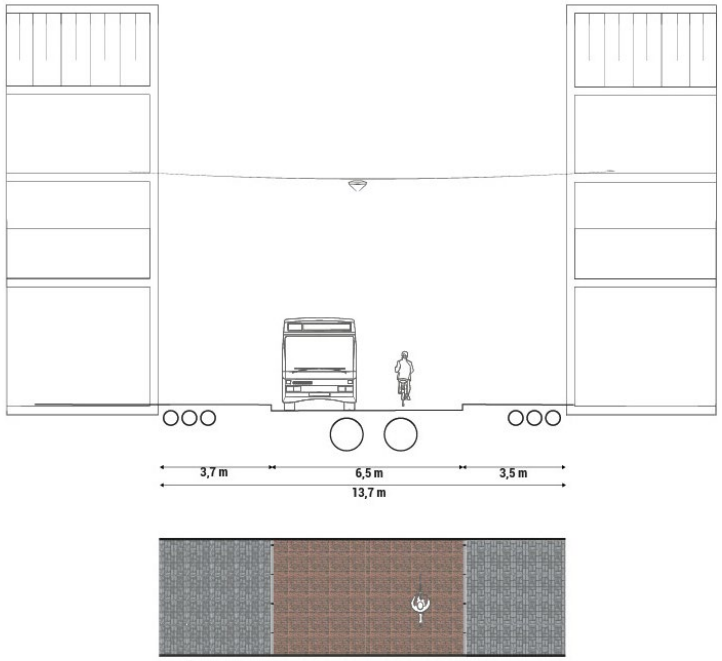
- Het grootste deel van de buslijnen wordt verlegd naar de naar de route via K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord of via Lunnetten/Koningsweg naar Westraven geleid. Twee HOV-lijnen rijden via de binnenstadsas. Hiermee worden de belangrijkste herkomsten en bestemmingen uit stad en regio rechtstreeks verbonden met binnenstad en CS. Dit leidt tot circa 1 bus per 2 minuten per richting op de binnenstadsas.
- Vanuit Zeist wordt ingezet op handhaving van één lijn via de binnenstadsas, één lijn wordt aangesloten op de tram in USP en rijdt door naar Westraven en één lijn rijdt via de Dichtersbaan naar Centraal.

Variant 2: Bus in fietsstraat



Lange Viestraat

- *Circa 7m voetpad*
- *Fietsers fietsen op busbaan*
- *Riolering verplaatsen creëert ruimte voor bomen*



Nobelstraat

- *Circa 3,5m voetpad*
- *Fietsers fietsen op busbaan*

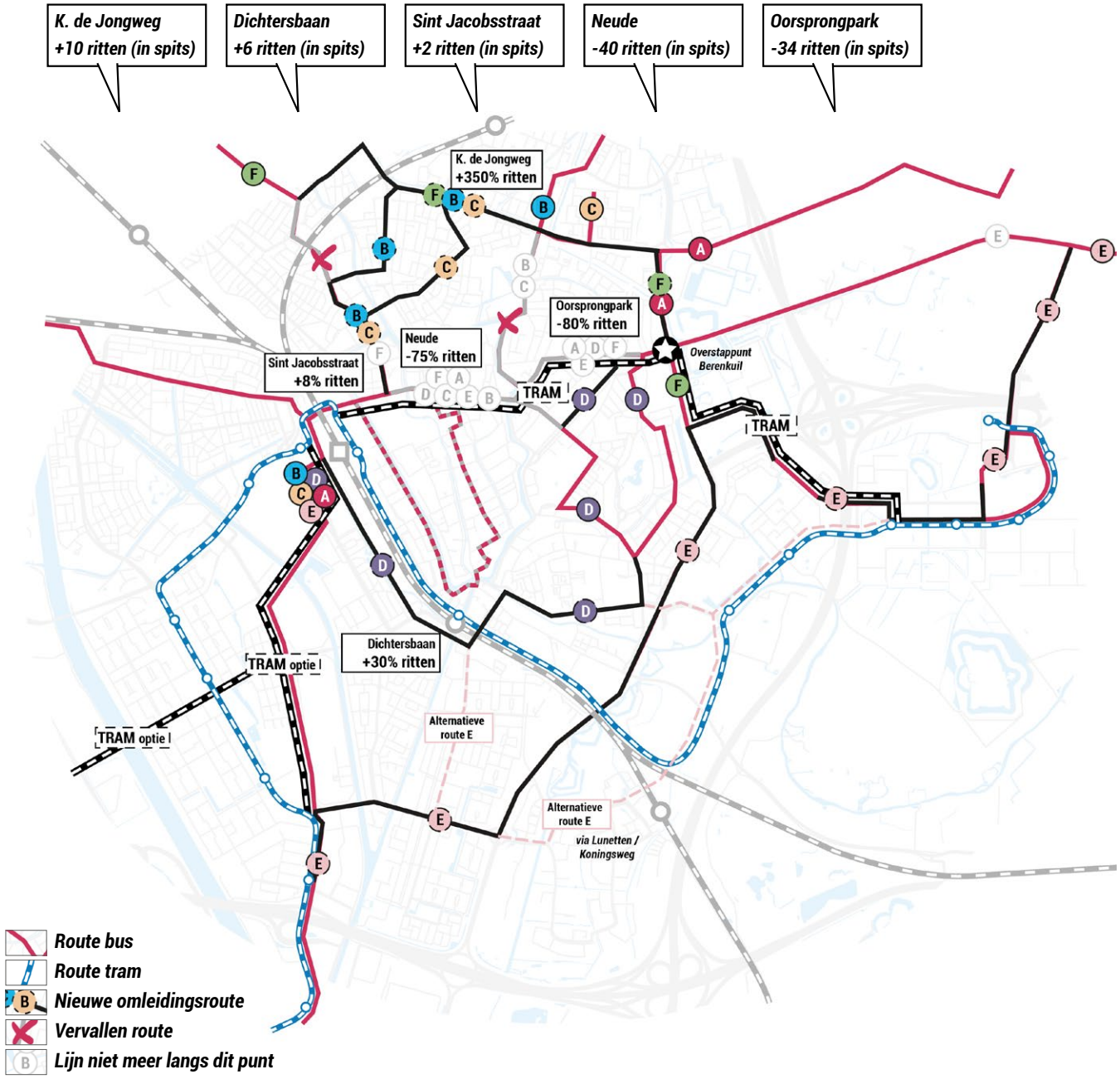
Variant 3 - Stadstram









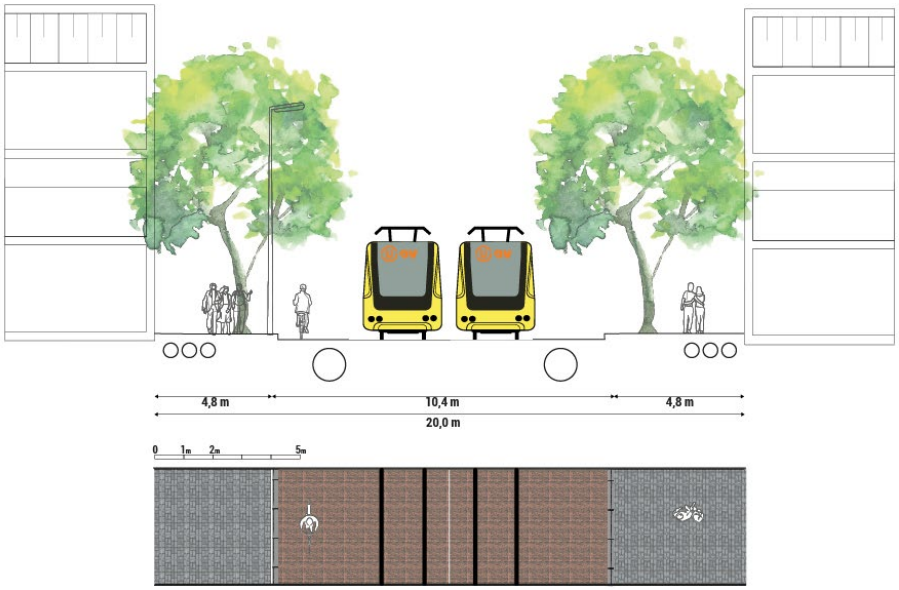


Bij een tramsysteem is er aan de rand van de stad een OV-overstappunt nodig

- De tram vervangt hierbij alle bussen op de binnenstadsas. Bij een tramsysteem is er aan de rand van de stad een OV-overstappunt nodig. Dat kan bijvoorbeeld liggen bij de Berekuil (oost) en Papendorp (west). De bestaande buslijnen verknopen op die punten en rijden deels via de route K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord naar CS en deels naar USP en/of Lunetten/ Koningsweg.

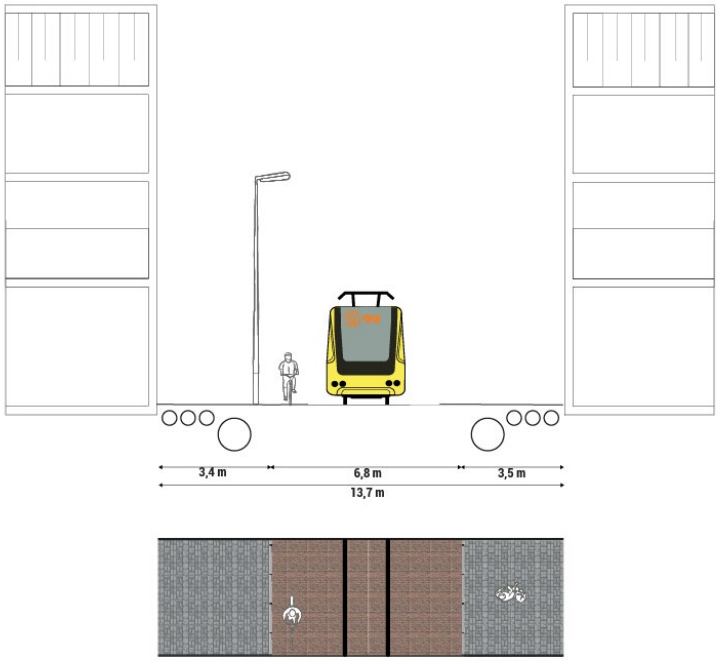
Variant 3: Stadstram

Breedte Utrechtse tram = 2,65m
Breedte rails = 1,435 m



Lange Viestraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 3,5m vrije fietsruimte naast rails*



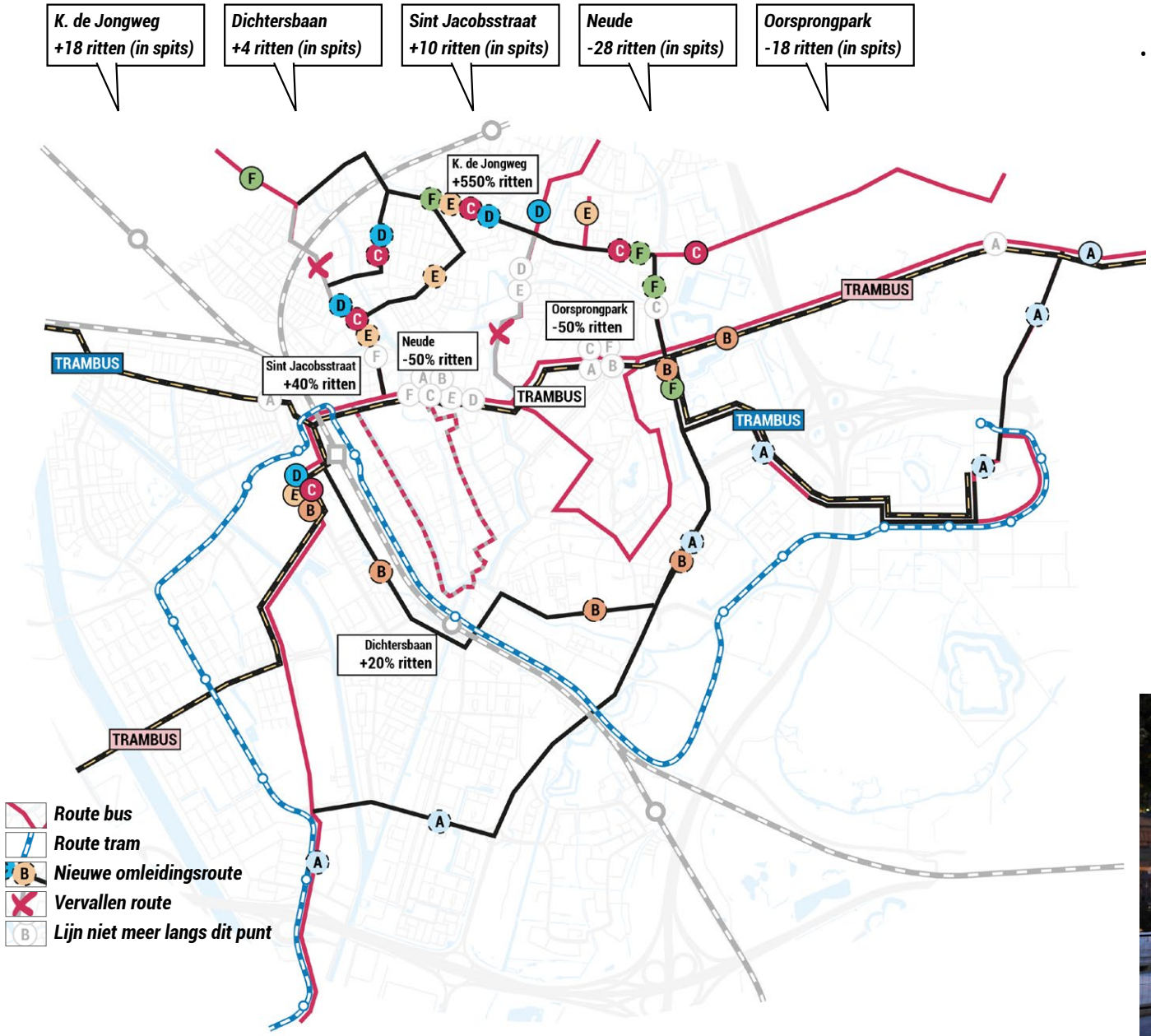
Nobelstraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 2,7m vrije fietsruimte naast rails*

Variant 3 - subvariant TramBus



Variant 3 subvariant: TramBus



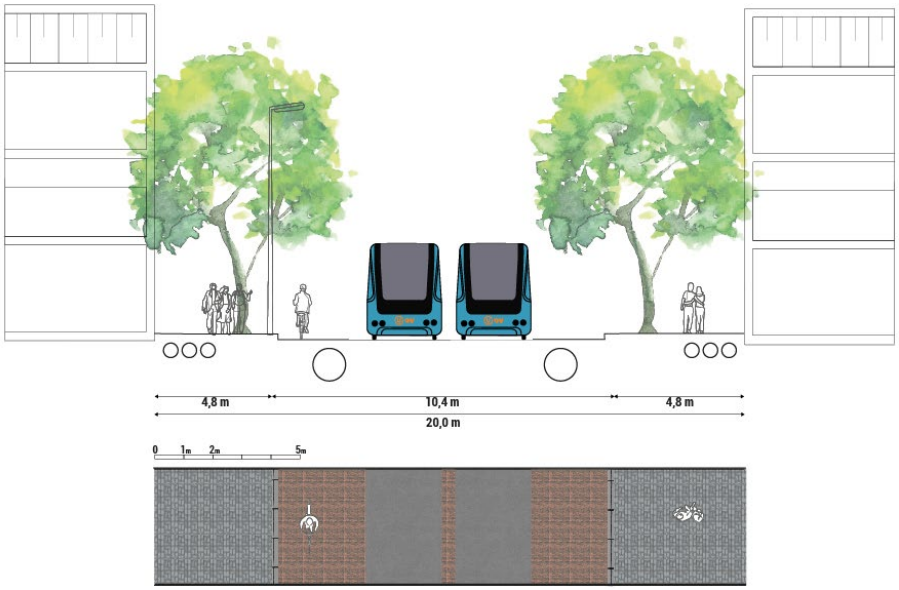
TramBus

- Deze variant is vrijwel gelijk aan 'bus in fietsstaat'. Het verschil is dat op de HOV-lijnen die via de binnenstadsas rijdt 'trambus' voertuigen worden ingezet. In de binnenstad worden die elektronisch geleid waardoor ze net als een tram een specifiek pad volgen dat ook in de verharding zichtbaar gemarkeerd kan worden. Net als bij tramrails.



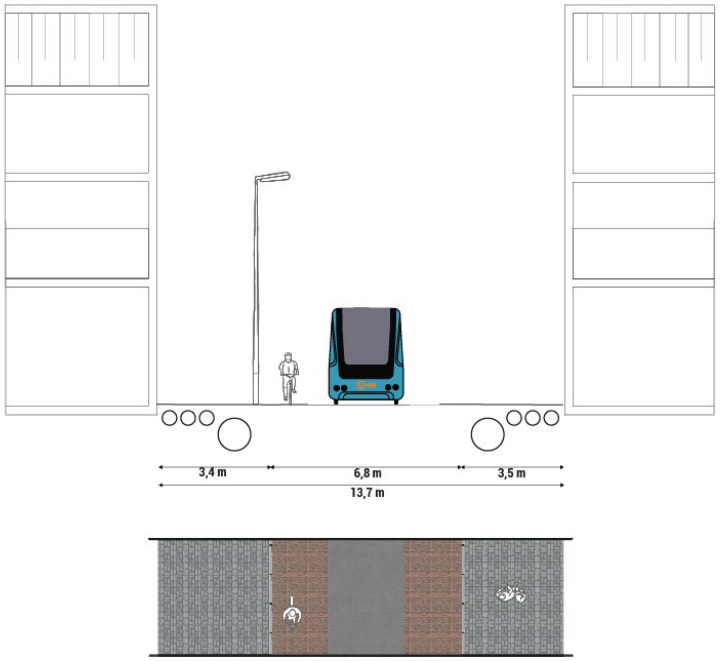
Variant 3 subvariant: Trambus

Breedte Trambus = 2,55m



Lange Viestraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 2,4m vrije fietsruimte naast 'busbaan', medegebruik door fiets mogelijk*

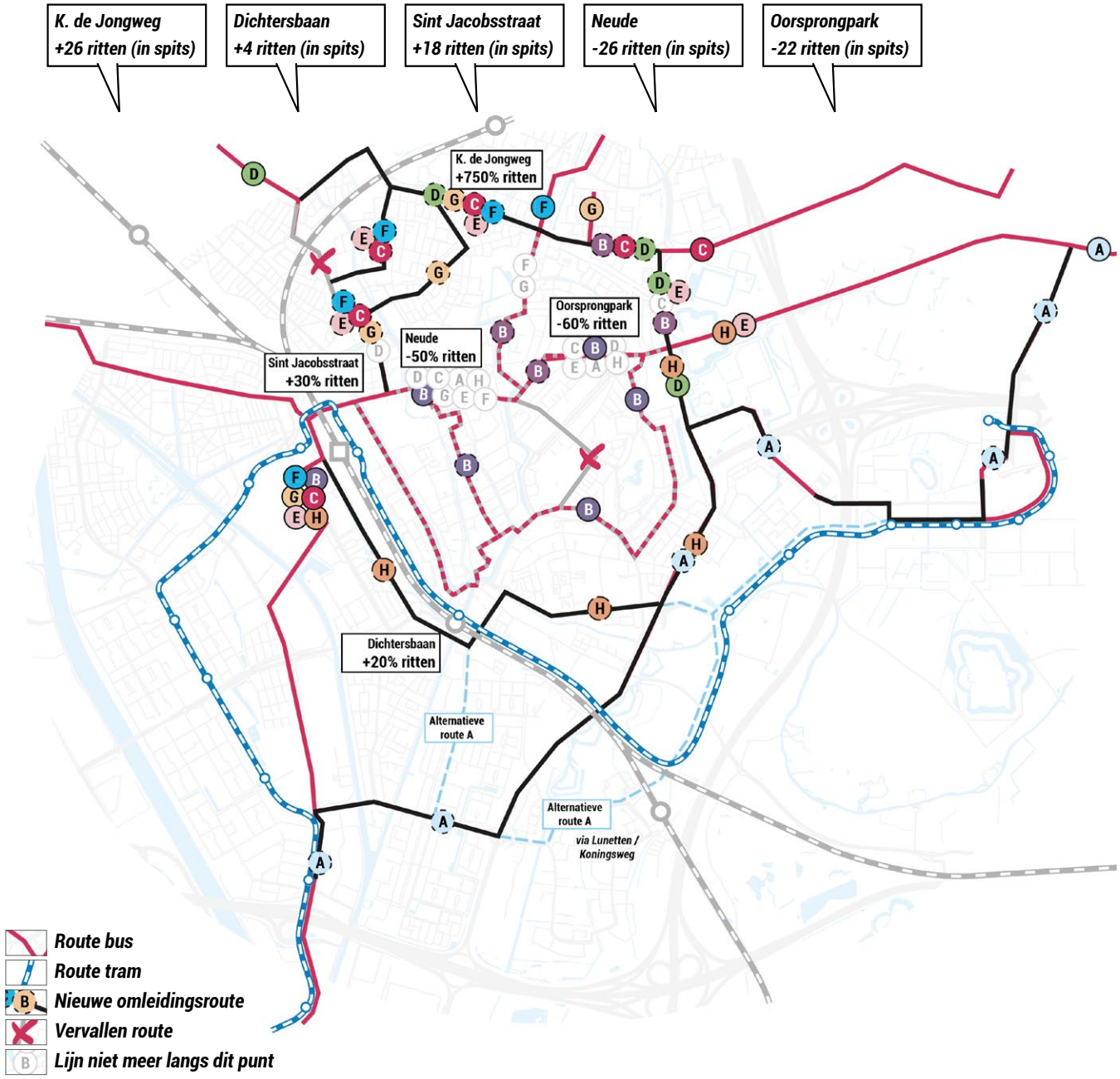


Nobelstraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 2,1m vrije fietsruimte naast 'busbaan', medegebruik door fiets mogelijk*

Variant 4 - Kleine busjes

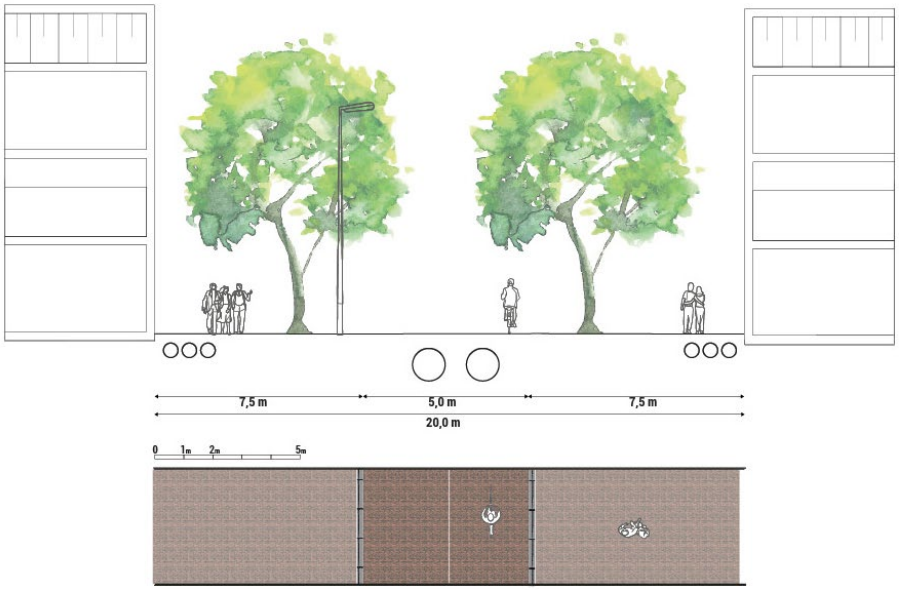




Grote impact op omleidingsroutes

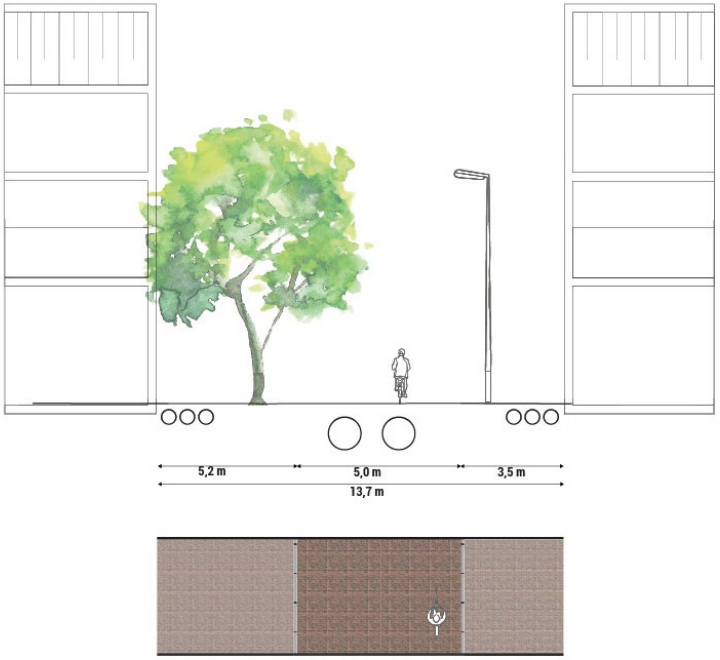
- Het OV naar de binnenstad wordt volledig ingericht met een fijnmazig systeem met kleinere voertuigen dat zich richt op bestemmingsreizigers. Overstap vindt plaats vanaf CS en Berekuil. De buslijnen verknopen op die punten en rijden deels via de route K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord naar CS en deels naar USP en/of Lunetten/Koningsweg. Omdat deze variant geen doorgaande reizigers naar CS faciliteert is een stevige functie van het 'wiel' en een IC-stop Lunetten/ Koningsweg randvoorwaarde.

Variant 4: Kleine busjes



Lange Viestraat

- *Circa 7,5m voetpad*
- *Ruimte voor fiets en eventueel gemotoriseerd verkeer*
- *Riolering verplaatsen creëert ruimte voor bomen*

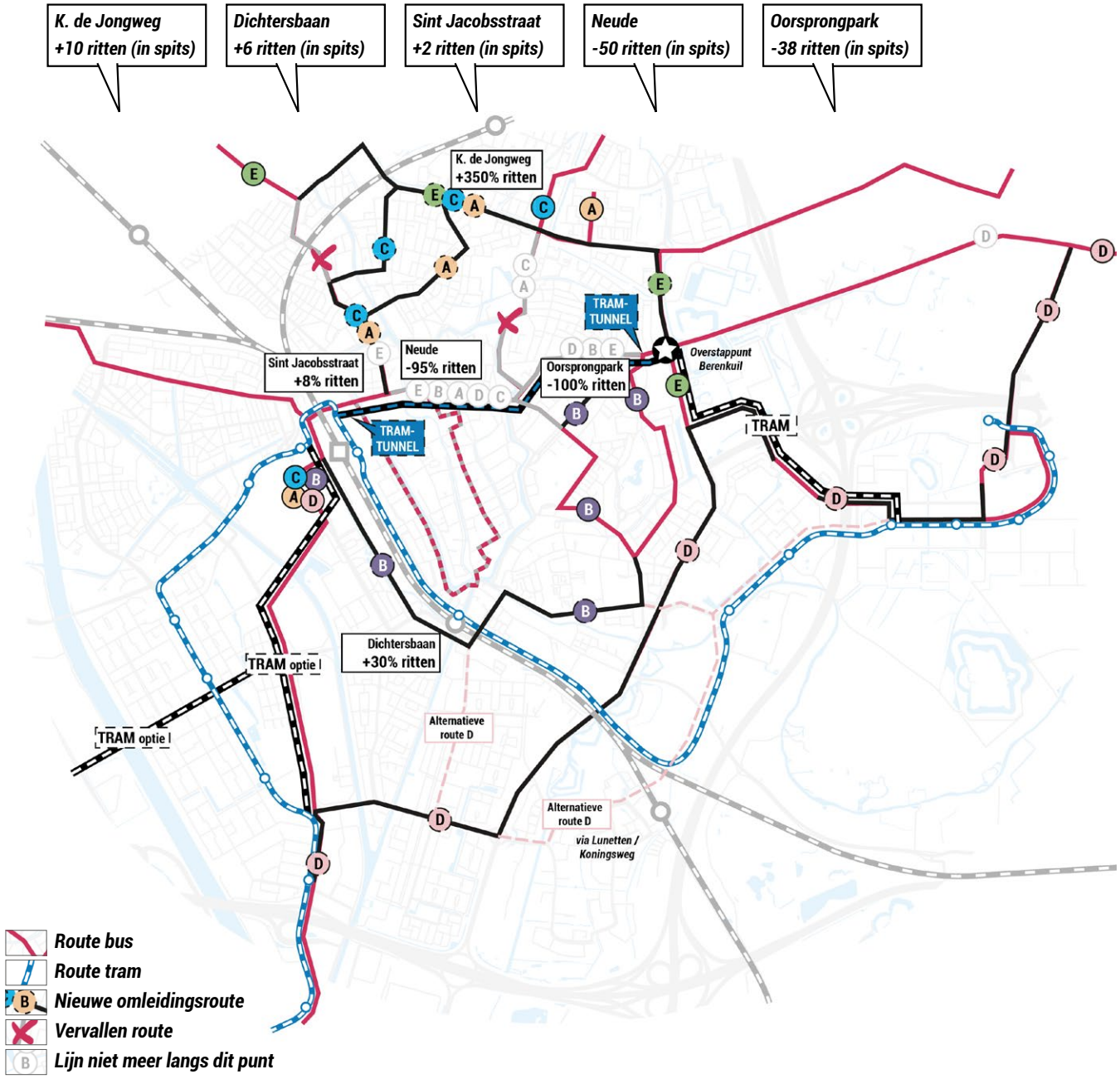


Nobelstraat

- *Circa 3,5m voetpad*
- *Ruimte voor fiets en eventueel gemotoriseerd verkeer*

Variant 5 - MetroTram





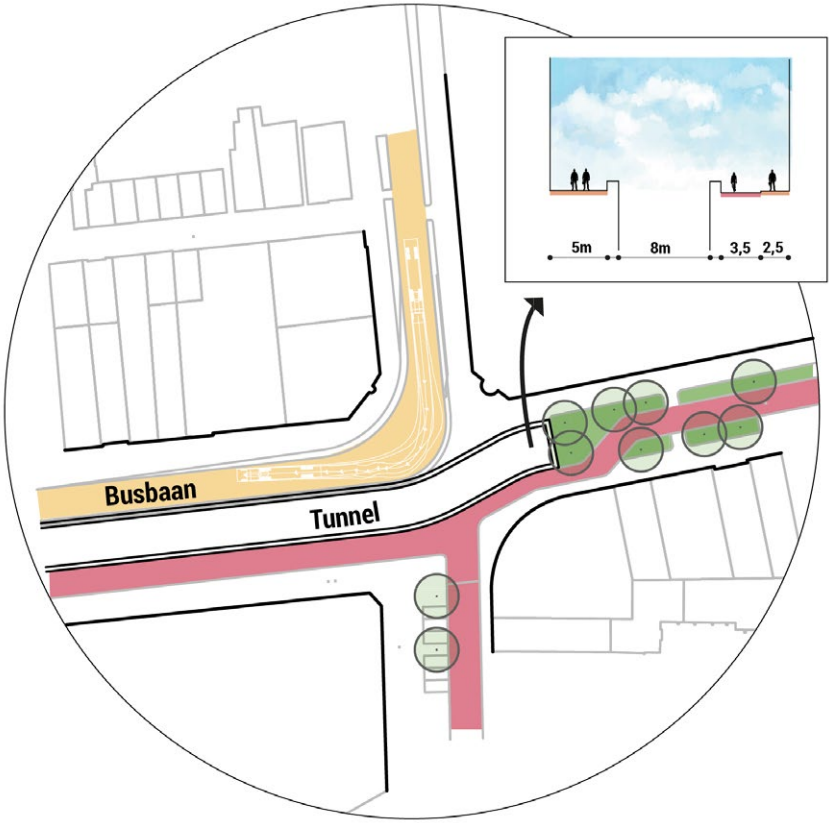
Inpassing tunnel gaat verder dan alleen de Binnenstadsas

- De tram vervangt alle bussen op de binnenstadsas. De inpassing van een tramtunnel gaat verder dan alleen de Binnenstadsas. Het is dan logisch deze door te koppelen richting Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein. De metrotram is geschikt voor grote vervoerstromen, maar kan niet als een bus uitwaaieren over de regio. Een overstappunt aan de rand van de stad moet reizigers uit de bus de mogelijkheid geven op de tram te stappen. In de figuur is dat punt gesitueerd bij de Berekuil maar een knoop oostelijker is te overwegen. De buslijnen krijgen deels routes via K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord of USP - Lunetten/Koningsweg en fungeren deels als feeder op de metrotram.

Ruimte voor inpassing tunnel is op de Binnenstadsas zelf beperkt. Daarom nodig om breder te kijken.

In Variant A is de situatie getekend met busbaan. Dit levert een zeer krappe situatie op in de Lange Viestraat. Voor de bus is er een (te) krappe bocht, voor de fietser levert het een flessenhals op omdat het 5,5meter brede fietspad niet doorgezet kan worden en qua maat wordt teruggebracht naar 3,5meter. Overgebleven ruimte voor de voetganger is met 2,5meter zeer beperkt. Tegelijkertijd complexe dubbele bocht in de tunnel.

In Variant B is de situatie getekend zonder busbaan. Dit levert ruimte voor voor een betere inpassing van de tunnel. Tegelijkertijd ruimte om het 5,5 meter brede fietspadprofiel door te zetten. Nadeel aan deze variant is dat er voor gemotoriseerd verkeer op de kruising geen plek meer is. Ook de ruimte voor voetgangers is met 2,5m zeer beperkt.



Variant A - *met busbaan*



Variant B - *zonder busbaan*



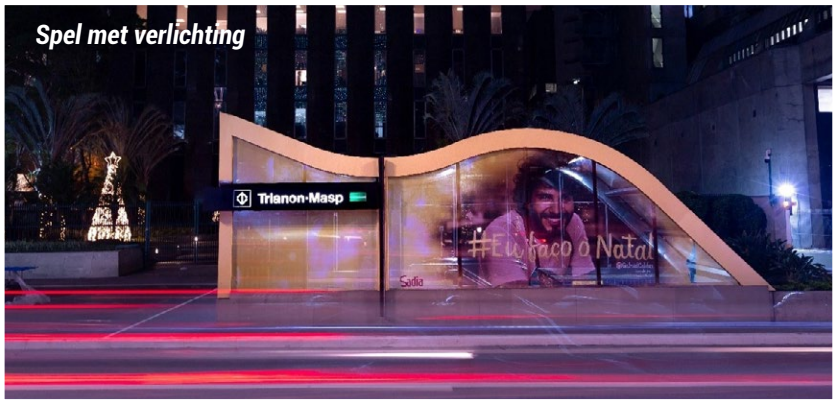




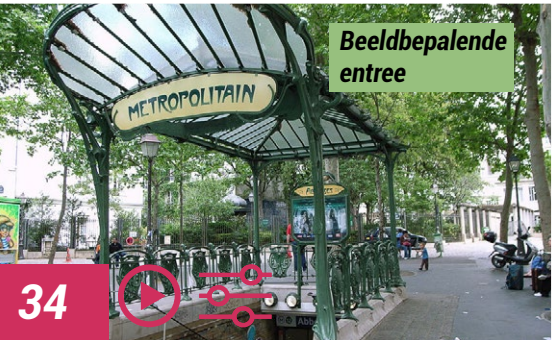




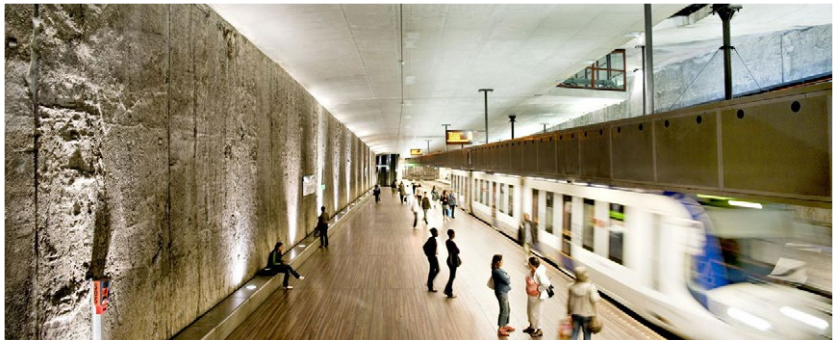
Compact in inpassing



Spel met verlichting



Beeldbepalende entree



Inpassing ondergrondse stations

Gezien de ruimtelijke impact is inpassing van de tunnelmond op Vredenburg - Lange Viestraat onwenselijk. De tunnelvariant is ruimtelijk kansrijk wanneer deze al voor de Catharijnesingel op diepte is en het pas ter hoogte van Berekuil weer bovengronds komt.

Bovengronds zijn voornamelijk de haltes zichtbaar. Deze zijn echter compacter in te passen dan de huidige bushaltes. Ter indicatie: bovengrondse deel halte Spui Den Haag is circa 4 bij 5-8 meter (incl. roltrap).

Haltes kunnen als beeldbepalende elementen bijdragen aan het karakter van de straat *(denk aan: herkenbare vorm, spel van verlichting, etc.)*

effecten

Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- Ruimte voor verblijf (straat/plein)	--	-	0	+	+	++	++
- Oversteekbaarheid (formeel/informeel)	--	-	0	+	+	+	++
- Klimaatadaptatie	--	-	+	0	0	++	++
- Ruimte voor de voetganger	--	--	+	+	+	++	++

Effecten Ruimte

Ruimtelijke kwaliteit, verblijven en lopen

Ruimtelijk gezien zit er tussen de varianten behoorlijke verschillen in de mogelijkheden om meer ruimte voor verblijf te creëren, de oversteekbaarheid te verbeteren en ruimte voor klimaatadaptatie. In variant 4 en 5 wordt het gehele maaiveld vrijgespeeld, waardoor straten en pleinen fundamenteel anders ingericht kunnen worden en ruim voldaan kan worden aan de ruimtelijke ambities: volop ruimte voor eenheid in materialisatie, vergroening en voetgangers.

Met variant 1 is winst te boeken op pleinen en bij doorlopende structuren door slimmer samenspel in materialisatie. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere uitstraling, maar zorgt niet direct voor een verbeterde oversteekbaarheid vanwege de nog steeds aanwezige hoeveelheid passerende bussen en fietsers. In het straatprofiel is weinig verbetering mogelijk: hier blijft weinig ruimte over voor het trottoir. Wel kan de scheiding tussen fiets en bus/rijbaan verzacht worden waardoor snellere fietsers effectief meer ruimte krijgen.

In variant 2 is ruimtewinst voor de voetganger en beperkte vergroening mogelijk in de straten door versmalling van het wegprofiel. Echter nodigt de weginrichting niet uit tot informeel oversteken en zijn de pleinen nog niet beleefbaar als aaneengesloten pleinruimtes. Daarnaast worden de alternatieve routes drukker met busverkeer. Dit kan op bezwaren van omwonenden stuiten en kwaliteitsverbeteringen in die straten in de weg staan.

Geconcludeerd wordt dat met variant 1 en 2 verbetering ten opzichte van de huidige situatie mogelijk is, maar het niet mogelijk is om de ruimtelijke ambities voor de binnenstad waar te maken.

In variant 3 is de ruimtewinst vergelijkbaar met variant 2. Echter zijn met een tram (gevel tot gevelbestrating, lagere hoeveelheid voertuigen) de pleinen beter beleefbaar en zorgt dit voor een verbeterde (in-)formele oversteekbaarheid, waardoor dit beter aansluit bij de ruimtelijke ambities. Aandachtspunt is de beperkte mogelijkheid tot vergroenen (in de vorm van bomen).

Toelichting: *Verschil tussen metro, tram en stadstram*

Light rail is een systeem dat als metro, sneltram en stadstram kan rijden en zich zo aanpast aan de omgeving en de mogelijke snelheid:

- Als metro ongelijkvloers op viaduct of in een tunnel -> tot 70 km/u
- Als sneltram op een afgeschermde baan met beveiligde kruisingen-> tot 70 km/u
- Als stadstram op vrije baan of gemengd met verkeer -> 30 – 50 km/u
- Als stadstram in verblijfsgebied -> 15 – 20 km/u


Metro Utrecht


Sneltram Utrecht


Stadstram Utrecht Science Park)


Stadstram Utrecht (Neude)

Tabel. Verschillen stadstram, metro(tram), HOV-bus

	Stadstram	*Sneltram*	*MetroTram / RandstadRail Den Haag*	*Metro/ Randstadrail Rotterdam*	*HOV-bus*
Inpassing	*Op maaiveld, soms afscherming baan maar ook in voetgangersgebied inpasbaar, minimum boogstraal voor inpassing 20 - 25 m*	*Afgeschermde baan, kruisingen beveiligd met (mini)ahobs en/of vri, ongelijkvloerse kruisingen, boogstraal minimaal 25 m, meestal ruimer*	*Tunneltrajecten of viaducten over grotere lengte, ondergrondse of bovengrondse stations, volledig afgeschermde baan zonder gelijkvloerse kruisingen of met uitsluitend AHOB's, op uitlopers gelijkvloerse inpassing op (deels) afgeschermde baan en kruisingen, boogstraal minimaal 25 m, meestal ruimer*	*Volledig vrije baan in tunnel of op viaduct, nergens menging met overig verkeer, geen gelijkvloerse kruisingen, boogstraal ruimer dan 100 m beperkt inpassings-mogelijkheden*	*Op vrije busbaan of op wegennet met doorstromingsmaatregelen waar nodig, boogstraal 15 m, bus zwaait uit in de bochten: daardoor niet altijd een duidelijke beschreven baan, inpassing in voetgangersgebied is daarmee lastiger*
Voertuigen	*Trams, lage vloer, 30 - 60 m, breedte trams 2,4 - 2,65 m, max 60 km/u*	*Trams, lage vloer, 30 - 60 m, breedte trams 2,4 - 2,65 m, max 70 km/u*	*Trams, lage vloer, 30 - 75 m, breedte trams meestal 2,65 m, max 80 km/u*	*Metro, hoge vloer, breedte 2,65 - 3,0 m, lengte 90 - 120 m, max 80 km/u*	*Bussen varieren in lengte tussen 12, 18 en 24,5 m. Breedte vrijwel altijd 2,55 m*
Capaciteit	*Bij 12 trams per uur 2400 - 3000 reizigers*	*Bij 12 trams per uur 2400 - 3000 reizigers*	*Bij 12 trams per uur 3000 - 4000 reizigers*	*Bij 15 metro's per uur 6000 - 8000 reizigers*	*Bij 12 gelede bussen per uur 1200 - 1300 reizigers, dubbel geleed: 1600 - 1800*
Voorbeeld					
Rijden	*Op zicht, bestuurder is verantwoordelijk, tram is verkeersdeelnemer, maar heeft in principe voorrang*	*Op zicht, met aanvullende beveiliging, bestuurder is verantwoordelijk, tram is maar zeer beperkt verkeers-deelnemer*	*Beveiligd met bloksysteem dat toelating regelt en onderlinge afstand van voertuigen bewaakt, metrotram is geen verkeersdeelnemer maar gedraagt zich eerder als trein (altijd voorrang), op uitlopers op maaiveld ook als sneltram of stadstram*	*Beveiligd met bloksysteem, (semi) automatisch rijden is mogelijk*	*Op zicht, bestuurder is verkeersdeelnemer, (dubbel) gelede bus zwaait uit in de bochten*
Halteafstand	*400 - 600 m*	*600 - 800 m*	*600 - 800 m*	*600 - 1000 m*	*400 - 600 m*
Gem. snelheid	*15 - 22 km/u*	*25 - 30 km/u*	*30 - 35 km/u (ongelijkvloerse trajecten)*	*35 km/u*	*20 - 35 km/u, afhankelijk van locatie*







Schetsimpressie Voorstraat

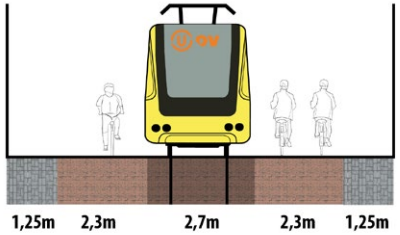
Toelichting: Voor variant 3 met Stadstram is qua ruimtewinst eenrichtingsroute door Voorstraat beste optie

Met tram in twee richtingen is er eigenlijk geen ruimtewinst te boeken in het profiel *(plus: ligging riolering zorgt voor weinig vergroeningskansen)* in verband met benodigde ruimte voor comfortabel fietsen en logistiek.

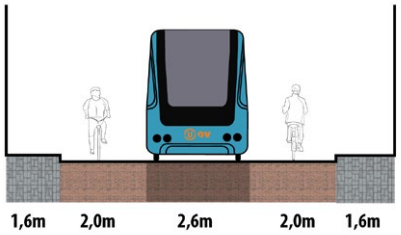
- Met strengelspoor: wel ruimtewinst, maar vervolgens in andere verkeersoorten (auto, logistiek) conflicten. Ruimtewinst met strengelspoor slechts over beperkte lengte. Tegelijkertijd beperkend in exploitatie.
- Met Voorstraat-variant boek je ruimtewinst en met al het andere verkeer vrij goed te combineren omdat het in hetzelfde circuit (eenrichting) mee kan gaan.

Let op: Smalste stuk is 9,7 meter *(in bocht thv Begijnesteeg)*

Variant Tram



Variant (Tram)Bus



2 meter



vanaf 3 meter





vanaf 5 meter



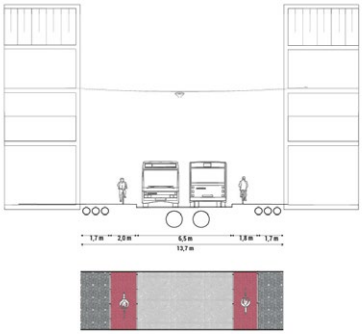


Toelichting: Er ontstaat in de Nobelstraat meer ruimte voor verlevendigen van de plint en drempelzones.

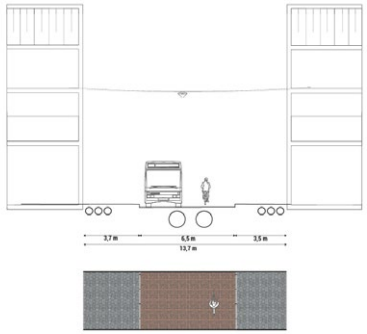
In huidige situatie Nobelstraat is 1,70m ruimte voor voetganger. In de situatie waar fiets en bus mengen (variant 2) en waar bus mengt met tram (variant 3) is de voetgangersruimte 3,50 meter, een flinke verbetering.

Let op: in profiel moeten op strategische plekken ook laad- en losstroken worden ingepast.

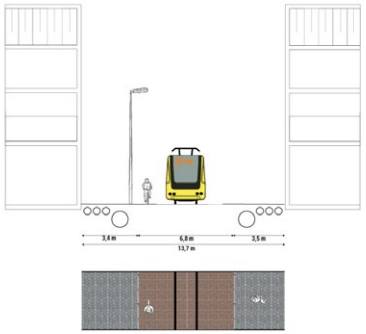
Huidige situatie



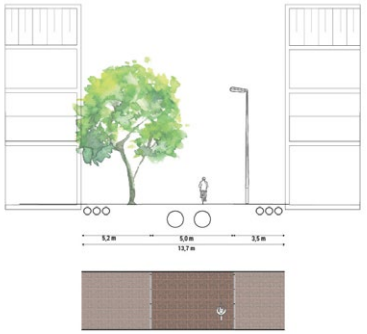
Variant 2. Bus in fietsstraat



Variant 3: Tram eenrichtingscircuit



Variant 4 en 5. Kleine busjes en MetroTram





Schetsimpressie "quick win"

Bij doorgaande structuur Oudegracht bus en fiets te gast in plaats van andersom

Variant	OV-voertuigen per 5 min (bovengronds)
0. Huidig	***9*** *(12-24m bus)*
1. Optimalisatie	***7*** *(12-24m bus)*
2. Bus in fietsstraat	***5*** *(12-24m bus)*
3. Stadstram	***2*** *(41m tram)*
3var.TramBus	***3*** *(24m trambus)*
4. Kleine busjes	***5*** *(8m bus)*
5. Metrotram	***1*** *(8m bus)*



Bovenstaande is een vluchtige schetsimpressie van 'maximaal haalbare' op de doorgaande lijnen (qua ruimtelijke kwaliteit) in variant 1. Aanname is dat voetgangervriendelijke inrichting niet hoeft te wachten op verkeerskundige ingrepen. Kanttekening is wel dat een dergelijke ingreep pas echt geloofwaardig werkt naarmate de oversteek smaller kan worden gedimensioneerd (met minder kruisende voertuigen). En dat goede oversteekbaarheid voor voetgangers consequenties heeft voor doorstroming bus en fiets.

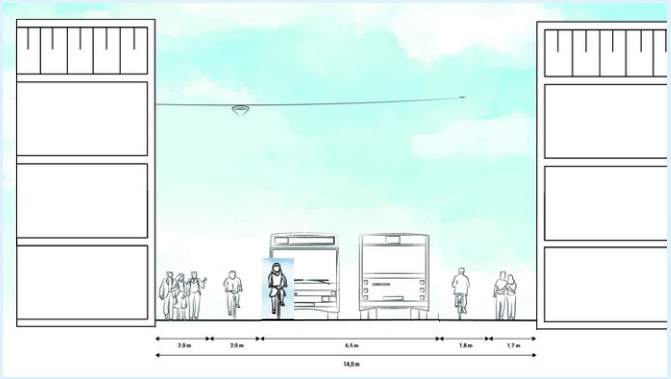
Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- Verkeersveiligheid	-	-	-	0	0	0	++
- Ruimte voor de fiets	--	-	+	+	+	++	++

Effecten Fiets

Fietsers

Fietsers gaan er in alle varianten op vooruit. Uitgangspunt bij alle varianten is dat het aantal fietsers op de binnenstadsas ongeveer gelijk blijft doordat de groei wordt gecompenseerd met het aantrekkelijker maken van routes buitenom. In variant 1 (optimalisatie) blijft de ruimte voor de fiets gelijk maar wordt de scheiding met de rijbaan zacht (geen hoogteverschil meer). Snellere fietsers kunnen dan inhalen via de rijbaan, zoals op een 30 km/uur weg met fietsstroken. Dit vergroot de capaciteit maar biedt geen fundamenteel betere situatie. In variant 2 en 3 (bus in fietsstraat en tram) worden fiets en openbaar vervoer in verschillende sub-varianten gecombineerd. Hierdoor komt er fysiek voldoende ruimte voor het aantal fietsers maar wel samenloop met lange, forse voertuigen. Dit kan in verschillende subvarianten voldoende verkeersveilig opgelost worden maar zal voor een deel van de fietsers wel onprettig voelen. In variant 4 en 5 (kleine bussen en metro-tram) is op maaiveld een fietsstraat waarin de fiets gecombineerd is met een beperkt aantal grotere voertuigen (enkele auto, logistiek, kleine bus). De binnenstadsas is dan een prettige en voldoende ruime fietsverbinding. Risico is wel dat de ambitie om doorgaande fietsers te verleiden om van andere routes gebruik te maken dan niet gehaald wordt. Het aantal fietsers groeit dan waardoor alsnog de betere (informele) oversteekbaarheid maar beperkt van de grond komt.

Variant 1: 'Verzachten' scheiding bussen en snelfietsen





Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- Toegankelijkheid autoverkeer	0	-	-	-	-	-	-
- Toegankelijkheid goederenvervoer	0	-	-	-	-	-	-

Effecten Auto en logistiek

Auto en logistiek

Uitgangspunt voor de toekomstige situatie is dat het aantal auto's en logistieke voertuigen substantieel afneemt maar dat de binnenstadsas wel beschikbaar blijft voor verkeersbewegingen in de binnenstad die niet geëlimineerd kunnen worden. Dat is in alle varianten mogelijk, maar ook noodzakelijk. Geen van de varianten is geschikt om de huidige intensiteit autoverkeer af te wikkelen. In variant 1 is dit nog redelijk mogelijk, al is de winst voor voetganger en verblijf dan nog kleiner. In variant 2 en 3 wordt de samenloop met fietsers problematisch als naast het OV substantiële hoeveelheden auto's en logistieke voertuigen van de rijbaan gebruik maken. Voor variant 4 en 5 geldt dat de winst voor verblijf voor een groot deel weer tenietgedaan wordt met substantiële hoeveelheden auto's en logistieke voertuigen. Gelet op de prijs die in deze varianten betaald wordt voor een vrij maaiveld, is dat geen gewenste uitkomst.

Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- OV bereikbaarheid binnenstadsbezoeker	+	0	-	+	+	--	++
- OV bereikbaarheid doorgaande reiziger	+	+	-	0	0	--	+
- OV toekomstvastheid	0	0	-	+	+	-	++
- Consequenties OV-netwerk	Wiel	Wiel	Wiel	Knopen	Knopen	Wiel	Spaak

Effecten openbaar vervoer

Capaciteit wordt benut in alle varianten, alleen metro-tram heeft forse reserve

In de huidige situatie is de capaciteit ruim 20.000 reizigers per etmaal per richting. Dit past bij een gemiddeld aantal reizigers van 15.000 per etmaal gemiddeld en 20.000 per etmaal op een drukke dag (P85 waarde).

Een aantal varianten hebben een capaciteit die duidelijk lager ligt, wat betekent dat een deel van de reizigers een andere route moet kiezen. In een 2040 scenario met sterk wiel en herroutering van een aantal buslijnen wordt die reductie ook ongeveer bereikt. Dat betekent wel dat dit concept (sterk wiel) en capaciteit op herrouteringen voorwaardelijk is om richting 2040 voldoende capaciteit te hebben. Variant 2 (met bus in fietsstraat) kent dan geen rek, en ook variant 2a (trambus) en variant 3 (tram) zullen rond 2040 redelijk aan hun capaciteit zitten. Variant 3 (tram) kan nog worden uitgebreid in aantal voertuigen, bij de anderen is dit vanuit de ruimtelijke vormgeving gezien eigenlijk niet gewenst. Alleen variant 5 (metro-tram) met 75 meter voertuigen heeft richting de toekomst nog een forse reservecapaciteit.

Huidige situatie en variant ruimtelijke optimalisatie: groei van OV richting 2040 is moeilijk op te vangen op de Binnenstadsas, daardoor te verwachten dat ook bij huidige lijnvoering het concept 'Wiel' noodzakelijk zal blijken te zijn.

Effecten openbaar vervoer

Reistijd neemt toe op relaties waar rechtstreekse verbinding vervalt

De verschillende varianten zorgen voor verschillen in OV-bereikbaarheid voor binnenstadsbezoekers en doorgaande OV-reizigers naar Utrecht Centraal in wel/geen overstap, reistijd, loopafstand en wachttijd. Voor doorgaande reizigers zijn de verschillen op de totale reistijd 2-3 minuten. De reistijd neemt toe in de varianten met een herroutering (bijvoorbeeld in variant 4 met overstap naar een kleinere bus vanuit Zeist) of een extra overstap (bijvoorbeeld in variant 3 met overstap op de tram vanuit Bilthoven). Variant 5 (metro-tram) geeft enkele minuten reistijdwinst en dit is ook genoeg om een extra overstap goed te maken. Voor verkeer met herkomst/bestemming in het gebied zijn de verschillen groter. Relaties die nu rechtstreeks zijn en een overstap krijgen worden enkele minuten (naar tram of HOV-bus in variant 2 of 3) tot maximaal 8 minuten (overstap naar kleinere bus in variant 4) trager. Voor relaties die rechtstreeks blijven of al een overstap kenden, verandert er weinig. Ook voor reizigers met herkomst/bestemming in het gebied geeft alleen variant 5 (metro-tram) een verbetering in reistijd.

Toelichting: OV per wegvak

Berekening van capaciteit en het effect op de aantallen voertuigen (bussen en trams) op maaiveld in de verschillende varianten.

	Huidig	*1. Ruimtelijke optimalisatie*	*2. Bus in fietsstraat*	*3. Tram*	*3 subv. TramBus*	*4. Kleine busjes*	*5. Metro-Tram 41m 5'freq*	*5. Metro-Tram 75m 4'freq*
Aantal voertuigen op maaiveld halte Neude	*54*	*44*	*26*	*14*	*24*	*28*	*6*	*6*
Index aantal voertuigen	*100*	*81*	*48*	*26*	*44*	*52*	*11*	*11*
Capaciteit binnenstadsas	*3.600*	*3.000*	*1.920*	*2.120*	*2.520*	*920*	*2.580*	*5.655*
Per etmaal per richting	*21.600*	*18.000*	*11.520*	*12.720*	*15.120*	*5.520*	*15.480*	*33.930*
Index	*100*	*83*	*53*	*59*	*70*	*26*	*72*	*157*

Capaciteit: 8-m bus (30) | 10-m bus (40) | 12-m bus (60) | 18-m bus (90) | 24,5-m bus (120) | 41 m tram (200) | 75 m tram (365). Etmaalfactor: 6

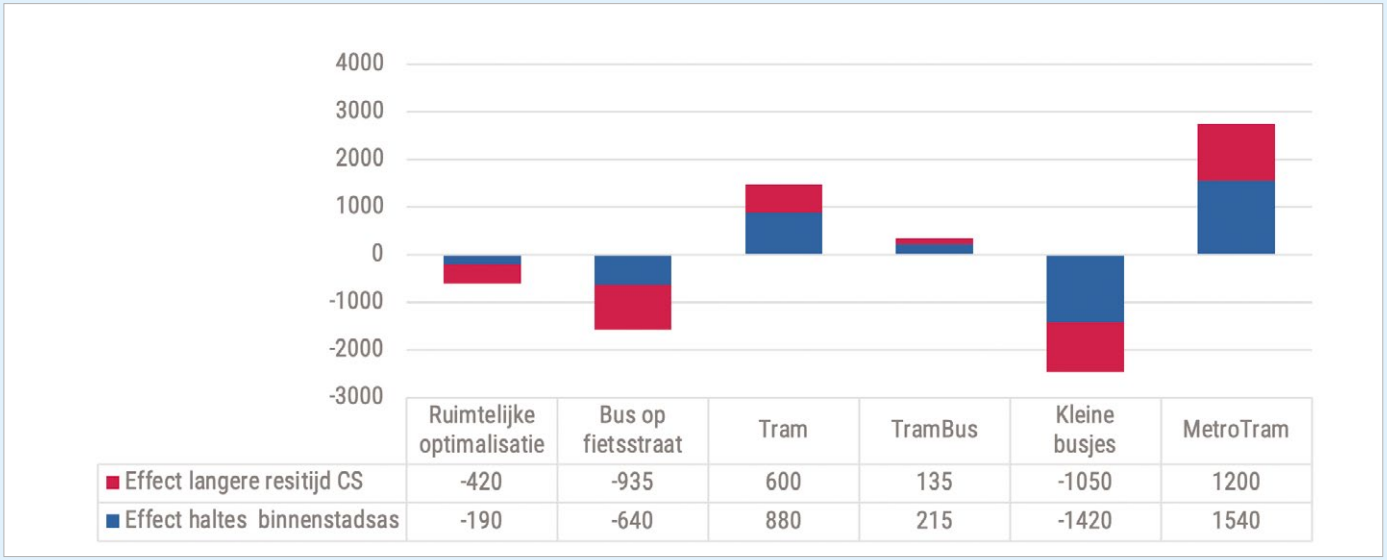
Effecten openbaar vervoer

Busvarianten raken reizigers kwijt, tram en metro-tram leiden tot groei van OV-reizigers.

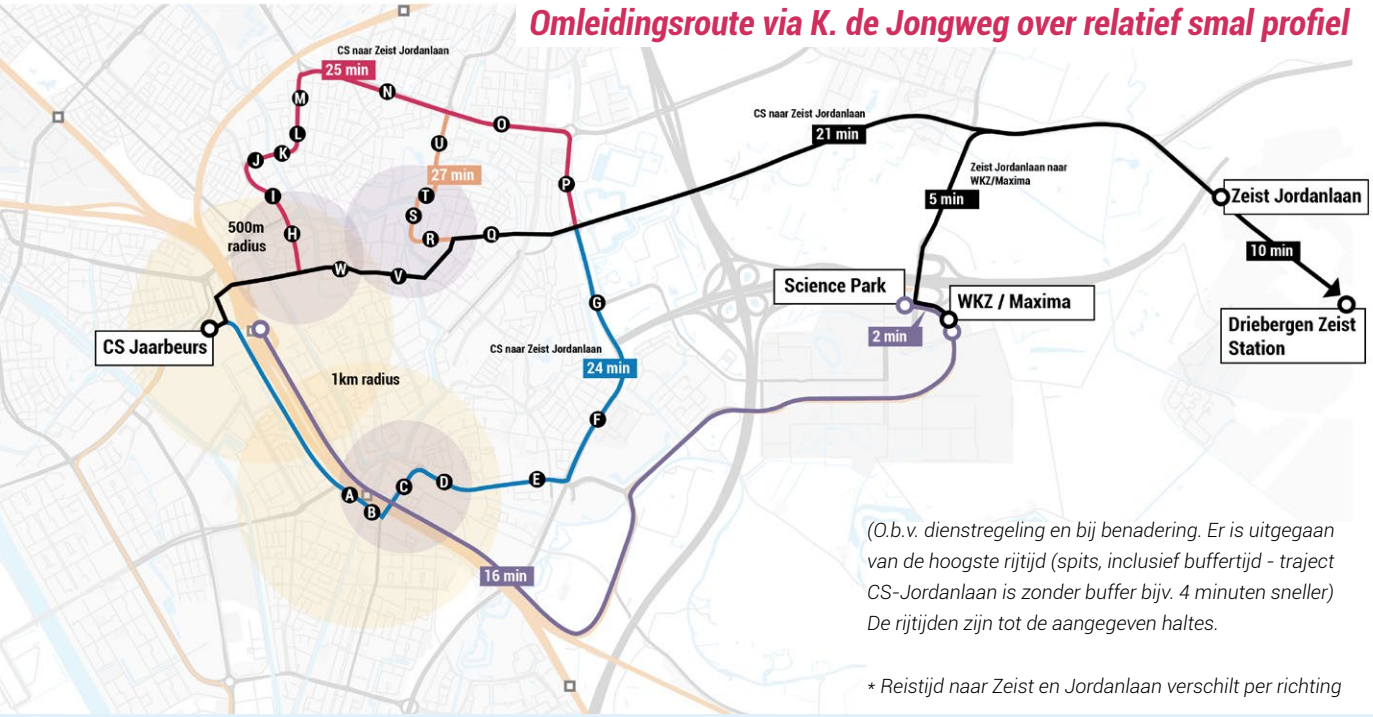
De varianten leiden ook tot een wijziging in aantal OV-reizigers. Dit wordt veroorzaakt door verschillen in reistijd, aantal keer overstappen en kwaliteit van de reis (o.a. comfort en uitstraling tram). De busvarianten waarbij rechtstreekse relaties naar de binnenstad vervallen en reizigers naar CS 2-3- minuten langer onderweg zijn, leiden tot een min in het aantal OV-reizigers. In lijn met het effect op de reistijd is dit effect het grootste in variant 4 met overstap op kleinere voertuigen. De tram (variant 3) en metro-tram (variant 5) leiden tot een plus. Omdat de snelheid van de metro-tram (variant 5) duidelijk hoger is, leidt dit tot de grootste toevoeging van reizigers. Ten opzichte van het totaal aantal reizigers is de maximale plus (variant 5) en min (variant 4) circa 15%.

Deze reizigers zullen in ongeveer gelijke aandelen kiezen voor ander vervoer (fiets, auto) of een andere bestemming (inclusief niet-reizen). Gelet op de totale reizigersstroom binnenstadbezoekers, fietsers of automobilisten gaat dit nergens om meer dan 1 of 2 procent toe- of afname.

	Referentie	*1. Ruimtelijke Optimalisatie*	*2. Bus in fietsstraat*	*3. Tram*	*3s. Tram-Bus*	*4. Kleine busjes*	*5. Metro-Tram*
Effect haltes binnenstadsas	*0*	*-190*	*-640*	*880*	*215*	*-1420*	*1540*
Effect langere resitijd CS	*0*	*-420*	*-935*	*600*	*135*	*-1050*	*1200*
Totaal effect	*0*	*-610*	*-1570*	*1480*	*350*	*-2470*	*2740*
Aantal instappers binnenstadsas 2019	*9820*	*9630*	*9180*	*10700*	*10035*	*8400*	*11360*



Omleidingsroute via K. de Jongweg over relatief smal profiel



(O.b.v. dienstregeling en bij benadering. Er is uitgegaan van de hoogste rijtijd (spits, inclusief buffertijd - traject CS-Jordanlaan is zonder buffer bijv. 4 minuten sneller) De rijtijden zijn tot de aangegeven haltes.

** Reistijd naar Zeist en Jordanlaan verschilt per richting*

Toelichting: Regio gaat er op achteruit bij herroutering: rechtstreekse lijn naar binnenstad vervalt en reistijd wordt langer.

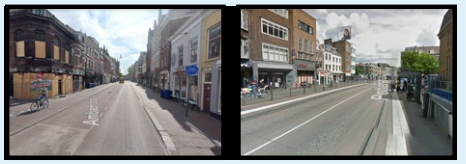
De meest logische omleidingsroutes voor OV zijn de route via Oudenoord – Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan. Deze routes zijn langer en hebben op sommige plekken ook een krap profiel (bijvoorbeeld Albatrosstraat of Draaiweg). Het is ingewikkeld om op deze routes snelheid te bieden voor HOV-bussen. Daarnaast kunnen bussen leiden tot overlast voor bewoners (aantal bussen, formaat bussen, gewicht van de bussen/trillingen) op deze omleidingsroutes.

Afweging: weegt langere reistijd op tegen een aantrekkelijker binnenstad? En overlast spreiden of concentreren op binnenstadsas?


A - Vondellaan | B - Baden-Powellweg | C - Albatrosstraat | D - Venuslaan | E - Rubenslaan | F - Waterlinieweg | G - Waterlinieweg


H - St Jacobsstraat | I - Oudenoord | J - David van Mollemstraat | K - Draaiweg | L - Talmalaan | M - Talmalaan | N - Kardinaal de Jongweg | O - Kardinaal de Jongweg | P - Sartreweg


Q - Biltstraat | R - Biltstraat | S - Wittevrouwensingel | T - Kleinesingel | U - Blauwkapselseweg


V - Nobelstraat | W - Potterstraat

Reistijden uit de regio worden langer



Toelichting: Voorbeeldreizen

Bij een wijziging van de busroutes zoals beschreven in de varianten verandert de reis voor een deel van de reizigers. Door middel van een aantal voorbeeldreizen hebben we voor een aantal verplaatsingen de wijziging in reistijd in beeld gebracht. Een paar in het oog springende zaken:

- De reistijd via de binnenstadsas neemt in variant 1, 2, 3c (trambus) en 4 met 1 – 2 minuten toe als gevolg van de voorziene aanpassingen in de infrastructuur die ervoor zorgen dat de bussen er wat langer over doen.
- In de tramvariant (variant 3) en Metrotramvariant (variant 5) stappen regionale reizigers nabij de Berenkuil of bij het Sciencepark over op de tram. Er is gerekend met een optimale overstap zonder veel loopafstand en een wachttijd van 4 minuten.
- Reizigers in een buslijn die vanaf het Vredenburg via de St.Jacobsstraat rijden hebben een langere loopafstand (9 min) gekregen naar het Janskerkhof terwijl ze bij een routering via het Janskerkhof 1 minuut loopafstand hadden.

Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- Verkeersveiligheid	-	-	-	0	0	0	++
- Toegankelijkheid	-	-	+	+	+	++	++
- Functie OV voor kwetsbare doelgroepen	0	0	-	0	0	-	+
- Directe verbinding met kwetsbare wijken	++	+	-	-	-	--	0

Effecten kwetsbare doelgroepen

Effect kwetsbare doelgroepen

De beschreven effecten op de inrichting en bereikbaarheid werken ook door op kwetsbare doelgroepen. Daarbij geldt:

- Verbetering in de ruimte voor voetgangers draagt sterk bij aan de toegankelijkheid van de binnenstadsas omdat meer ruimte het mogelijk maakt voor een goede inrichting te kiezen voor kwetsbare doelgroepen.
- De toegankelijkheid per OV voor kwetsbare doelgroepen gaat in een aantal varianten achteruit omdat er extra overstapbewegingen worden geïntroduceerd.

Voor de meeste groepen met een beperking (rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden) is de toegankelijkheid van de binnenstad en voldoende ruimte om te lopen belangrijker dan een directe verbinding of korte loopafstand. Vanuit sociaal oogpunt zijn variant 4 en 5 daarom het beste, en variant 2 en 3 een stap de goede kant op.

Het negatieve effect van een extra overstap geldt vooral voor ouderen of mensen slecht ter been zijn. De mate waarin die overstap problematisch is, wordt sterk bepaald door de uitvoering. Met een goede inrichting en zeer korte loopafstand is het negatieve effect beperkt. Een voorziening met kleinere bussen die fijnmaziger de binnenstad bedient kan netto zelfs positief uitvallen. Daarnaast dient de samenhang met de regiotaxi bekeken te worden. Voor groepen zoals ouderen of mensen slecht ter been kan een verminderde bereikbaarheid (geen directe verbinding, korte loopafstand) zorgen dat zij gebruik willen maken van de regiotaxi in plaats van het gebruikelijke openbaar vervoer. Indien de regiotaxi een OV-functie gaat vervullen, is aandacht nodig voor de invulling en financiering.

Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- Vitale stadsstraat dankzij inrichting en OV	0	0	0	+	+	0	++
- Verbinding winkelgebied noord-zuid	--	-	0	+	+	++	++

Effect Economisch functioneren van de binnenstad

Effect economisch functioneren van de binnenstad

Economisch gezien zijn het verblijfsklimaat en het opheffen van de barrièrewerking van de binnenstadsas de bepalende criteria. De directe OV-bereikbaarheid is secundair. Het effect op het economisch functioneren volgt daarom het effect op ruimtelijke kwaliteit, verblijven en lopen. Dit betekent dat variant 1 een beperkte verbetering inhoudt, variant 2 een grotere en variant 3 een nog grotere verbetering. In variant 4 en 5 kunnen de ambities voor het functioneren van het gebied volledig waargemaakt worden.

De OV-bereikbaarheid draagt ook bij aan het economisch functioneren. Daarbij geldt:

- De 'oostelijke regio' is economisch een belangrijke doelgroep voor de binnenstad. De autobereikbaarheid vanuit die richting is ingeperkt. Een kwalitatief sterke verbinding zoals in variant 2 (rechtstreeks-HOV), variant 3 (tram) of variant 5 (metro-tram) vanuit de oostelijke regio, is daarom een pluspunt, ook in combinatie met een goede P&R.
- Een systeem met uitstraling en kwaliteit (tram, trambus, metro-tram) kan een extra impuls geven aan de binnenstad.

Doel	Huidig	1. Ruimtelijke Optimalisatie	2. Bus in fietsstraat	3. Stadstram	3 var. Trambus	4. Kleine busjes	5. Metro-Tram
- Investeringskosten		1	2	3	3	2	5
- Exploitatiekosten *(verschil tov nu, in mln euro/jaar)*		1,7	2,2	6,6	2,8	2,8	8,4
- Technische inpassing		1	2	3	2	2	5
- Realisatietermijn *(jaren vanaf nu)*		<5 jaar	<5 jaar	5-10 jaar	<5 jaar	<5 jaar	10-20 jaar
- Draagvlakrisico's		1	3	3	3	3	4

Effect Haalbaarheid

	Verschil (mln) t.o.v. huidig	*INDEX*
Huidig		*100*
Variant 1: Ruimtelijke optimalisatie	*€ 1,7*	*106*
Variant 2: Bus in fietsstraat	*€ 2,2*	*108*
Variant 3: Stadstram	*€ 6,6*	*124*
Variant 3 subv: TramBus	*€ 2,8*	*110*
Variant 4: Kleine busjes	*€ 3,8*	*114*
Variant 5: MetroTram	*€ 7,6*	*127*

Explotatiekosten lopen op in alle varianten

Er treden ook exploitatie-effecten op. Deze zijn een gevolg van groei of krimp in het aantal reizigers, langere of kortere reistijden en de inzet van andere voertuigen (capaciteit en kosten per eenheid). Alle varianten betekenen hogere exploitatiekosten dan de huidige. De varianten gebaseerd op bus worden circa 10% duurder door extra dienstregelinguren en uitval van reizigers. De varianten gebaseerd op tram worden circa 30% duurder door hoge kosten per voertuig. Zeker voor variant 5 geldt wel dat er op de 'spaak' flinke capaciteit op het netwerk ontstaat. Dat kan betekenen dat er op andere plekken (wiel) minder inzet nodig is. Een goed beeld van het totaal vraagt dus een netwerkafweging.

Haalbaarheid

Variant 1 (optimalisaties) en variant 2 (bus in fietsstraat) 4 (kleine bussen) zijn realiseerbaar op relatief korte termijn (<5 jaar), bij het ingaan van een nieuwe concessie. Variant 3 (tram) en variant 5 (metro-tram) hebben een realisatietermijn van 10-20 jaar. Het verschil in investeringskosten is zeer groot. De varianten gebaseerd op bus (1, 2 en 4) kunnen voor 30-60 miljoen worden uitgevoerd (inclusief omleidingsroutes). In variant 4 (kleine bussen) komt daar nog circa 50 miljoen bij voor businfrastructuur op de omleidingsroutes. Bij tram op maaiveld in variant 3 zijn de kosten 150-200 miljoen. Bij een metro-tram oplossing is een belangrijke overweging dat deze alleen reëel is, met een tracé inclusief zuidwest. Daarbij hoort een kostenindicatie van 1,5 – 2 miljard.

Qua draagvlakrisico's kent elke variant (met uitzondering van variant 1) haar eigen risico's, zoals buslijnen via alternatieve routes, minder directe en snelle buslijnen dan in de huidige situatie voor binnenstadsbezoekers of doorgaande reizigers, grote voertuigen door de binnenstad, minder draagvlak 'wiel en spaken' en Lunetten/Koningsweg.

conclusies & aanbevelingen

Er is geen ideale variant

De effecten per thema laten zien dat de perfecte variant niet bestaat. Met variant 1 (optimalisatie) wordt inderdaad niet meer bereikt dan een beperkte verbetering. De ambities voor dit deel van de binnenstad in termen van een huiskamer met verblijfskwaliteit en een sterke en aaneengesloten binnenstad voor de voetganger worden hierin niet behaald. Met variant 2 (Bus in fietsstraat) is de verbetering voor de verblijfskwaliteit groter maar nog niet op het niveau dat geambieerd wordt. Ook zit hier geen rek in het systeem voorbij 2040. De variant met een tram op maaiveld, en vooral de varianten 4 (kleine bussen) en 5 (metro-tram) zonder groot OV op maaiveld, maken het wel mogelijk de ambities voor het gebied te realiseren. In een aantal varianten gaat de OV-kwaliteit erop achteruit; de reistijd neemt toe en directe verbindingen vervallen. De mate waarin verschilt per groep en per variant. In variant 3 (stadstram) en vooral in variant 5 (metro-tram) gaan er ook groepen op vooruit. Variant 4 (kleine bussen) zet de OV-bereikbaarheid voor alle doelgroepen onder druk en verplaatst een fors deel van de verkeersbewegingen naar routes die daar ook niet ideaal voor zijn.

Stadstram of metrotram bieden meeste kans om ambities binnenstad te combineren met goed OV

Om de ambities voor het gebied en de OV-bereikbaarheid te kunnen realiseren, lijken op termijn variant 3 (stadstram) of variant 5 (metrotram) de meeste kansen te bieden.
Hiermee is het mogelijk om:

- ruimte te maken voor een fundamenteel andere inrichting met meer ruimte voor verblijven, wandelen en groen. De binnenstad als huiskamer van de regio.
- een omslag te maken in hoe het OV-netwerk de stad en regio dient, nu en in de toekomst. Het openbaar vervoer past bij de groei van de stad en bijbehorende stedelijke uitstraling van de binnenstad als huiskamer van de regio.
- vanuit economisch oogpunt en sociaal oogpunt te kiezen voor kwaliteit van het gebied: een toegankelijke binnenstad met prettig verblijfsklimaat.

Helaas geldt ook dat hoe beter de oplossing scoort, hoe hoger de investering en hoe langer de realisatietermijn.

Sterk raakvlak met afwegingen in zuidwest en keuzes rond USP en de aantakking van regiolijnen

De keuze voor een aanpassing van het OV-systeem gaat verder dan alleen de binnenstadsas. Bij een mogelijke keuze voor een stadstram loopt het tracé niet van het Vredenburg tot aan de Stadsschouwburg en zal dit verbonden worden met andere bestemmingen/doorgekoppeld worden na Utrecht CS. Daarmee is dus een raakvlak met de afwegingen in zuidwest en keuzes rond USP en de aantakking van regiolijnen (studie A28 corridor). Een metro-tram variant is nog ingrijpender. Deze lijkt nauwelijks te realiseren op alleen de binnenstadsas, waardoor deze variant tendeert naar een volledig ondergrondse oplossing vanaf de Berenkuil tot voorbij Merwedekanaalzone. Zo'n oplossing vraagt een enorme investering maar biedt een enorme vervoerscapaciteit en lost het ruimteconflict op maaiveld op. Dit brengt gedeeltelijke heroverweging van de functie en prioriteit van 'wiel' en 'spaak' met zich mee.

Eerst keuze op netwerkniveau maken, varianten 1 en 2 kunnen kans bieden voor de tussentijd

Geadviseerd wordt daarom om eerst een overkoepelende keuze voor het OV-netwerk te maken vanuit breder belang, waar de binnenstadsas één van de onderdelen is. In vervolg op de keuze voor het OV-netwerk voor de lange termijn kan een uitwerkings- en faseringskeuze gemaakt worden voor de binnenstadsas. Afhankelijk van de keuze kunnen variant 1 (optimalisatie), variant 2 (bus in fietsstraat) of variant 3 (trambus) als faseringsstap dienen. Daarmee wordt een deel van de ambities voor de binnenstad gerealiseerd met als nadeel een reistijd van enkele minuten extra voor een deel van de regionale reizigers en extra druk op alternatieve routes. Binnen deze drie varianten levert variant 3 (trambus) het meeste op voor de ambities voor de binnenstad en wordt op de betreffende lijn een goed HOV-product geboden. Al deze varianten kunnen binnen een realisatietermijn van 5 jaar met een aanpassing van de OV-concessie en herinrichtingen worden gerealiseerd.

De subvariant met een TramBus oplossing kan een interessant compromis zijn omdat de meeste voordelen van een tram in het gebied combineert met het gebruik van de bestaande businfrastructuur buiten de binnenstadsas. Vanuit investering en realisatietermijn geredeneerd is dit dus minimaal een aantrekkelijke variant voor de kortere termijn.

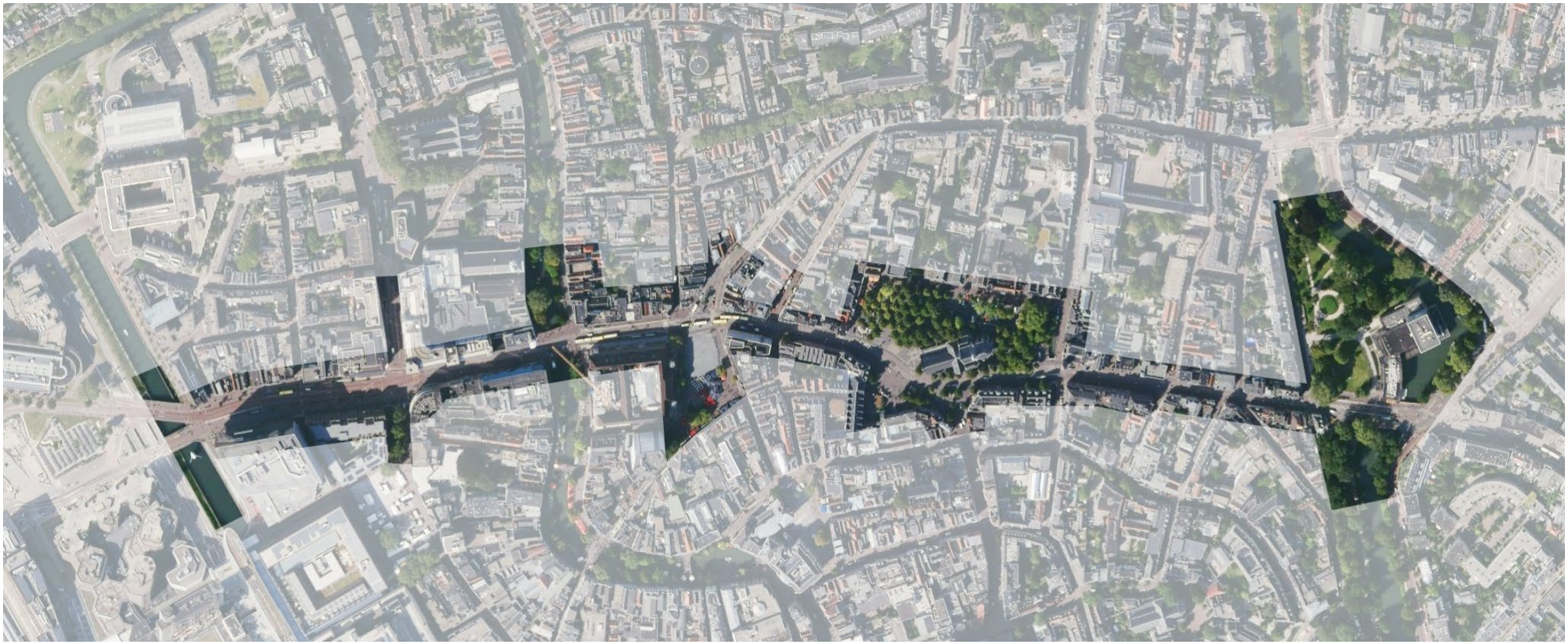
STUDIO BEREIKBAAR



Achtergrondrapportage - Binnenstadsas Utrecht

April 2021

STUDIO BEREIKBAAR

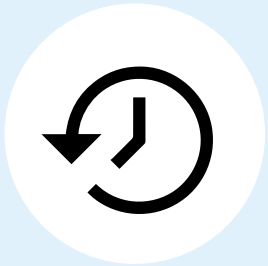


Scope: Binnenstadsas Utrecht (van links naar rechts) - Catharijnesingel - Lange Vliestraat - Viebrug - Potterstraat - Neude - Janskerkhof - Nobelstraat - Lucasbrug

** Let op: tot invloedsgebied horen ook St Jacobsstraat, Wittevrouwen en eventuele omleidingsroutes*

Binnenstadsas Utrecht

Inhoudsopgave



Hoofdstuk 1
Ontwikkeling
Pagina 5



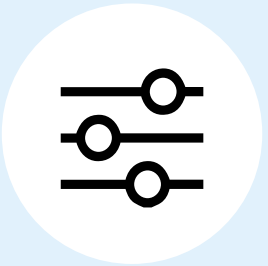
Hoofdstuk 2
Huidig gebruik
Pagina 11



Hoofdstuk 3
Opgave
Pagina 28



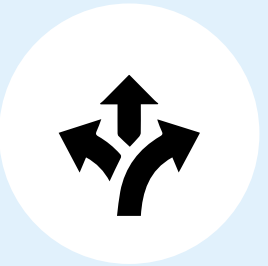
Hoofdstuk 4
Uitgangspunten
Pagina 49



Hoofdstuk 5
Varianten
Pagina 52



Hoofdstuk 6
Effecten
Pagina 96



Hoofdstuk 7
Conclusies & aanbevelingen
Pagina 118



Variant 1
Ruimtelijke optimalisatie
Pagina 53



Variant 2
Bus in fietsstraat
Pagina 59



Variant 3
Stadstram
Pagina 69



Variant 3 - Subvariant
TramBus
Pagina 76



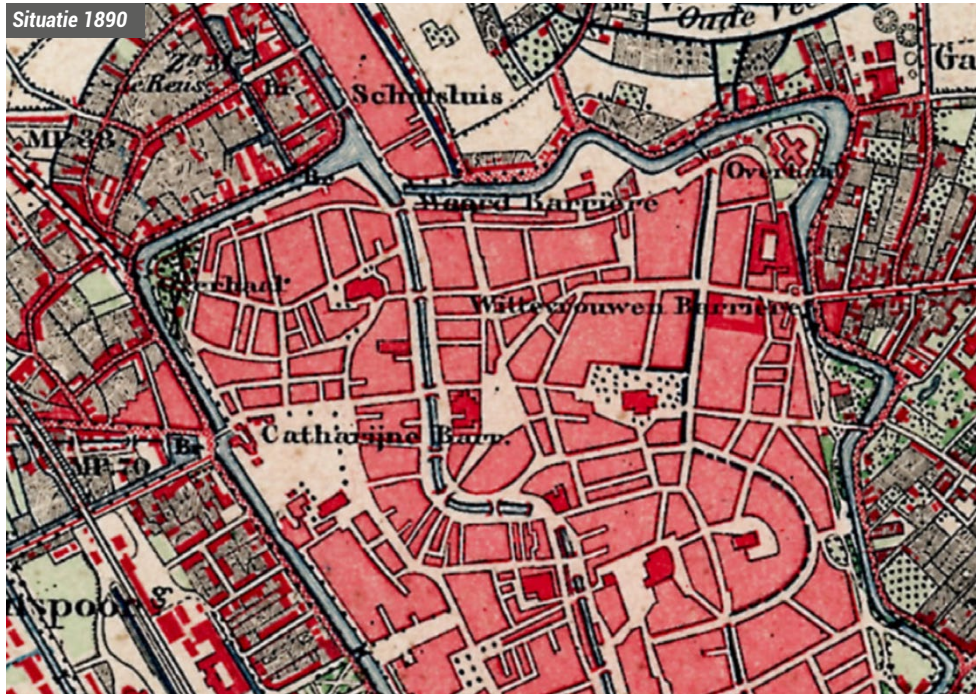
Variant 4
Kleine busjes
Pagina 81

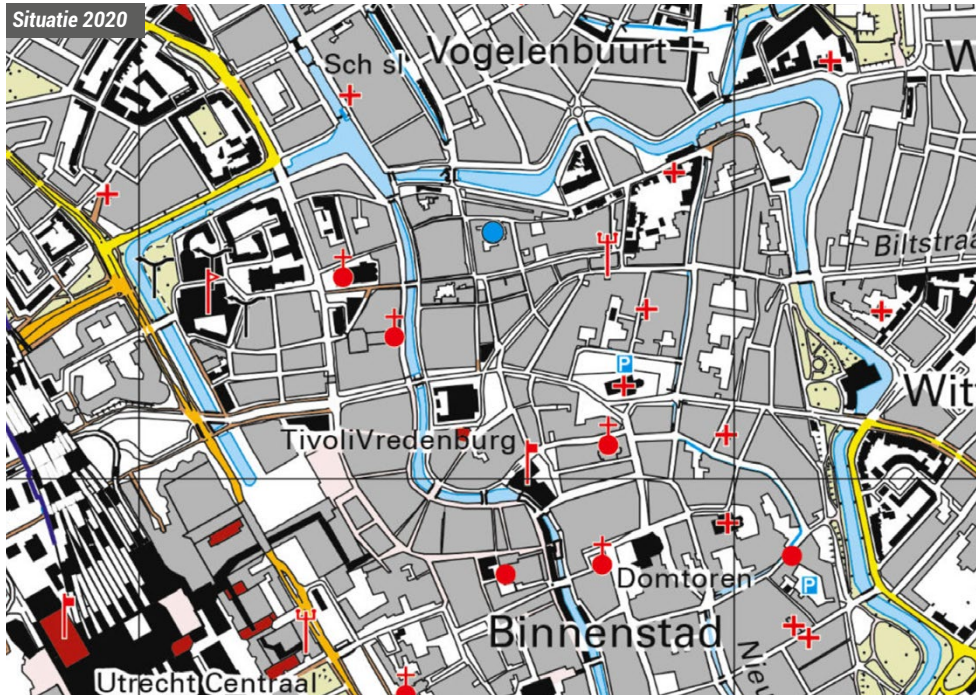


Variant 5
MetroTram
Pagina 88

Met een klik op deze knop ga je overal in het document terug naar deze pagina

H1.ontwikkeling





19E EEUW - *De huidige binnenstadsas van Utrecht is een samenstelling van allerlei historische verbredingen/ doorbraken, die deels niet zijn afgemaakt (goed voorbeeld is de Nobelstraat, waar de geplande verbreding halverwege stopt).*

Voorheen stedelijk ingebedde open ruimtes (Neude, Oudegracht, Janskerkhof) zijn verworden tot restruimten aan een functionele doorstroomas (met bijbehorende maatvoering).

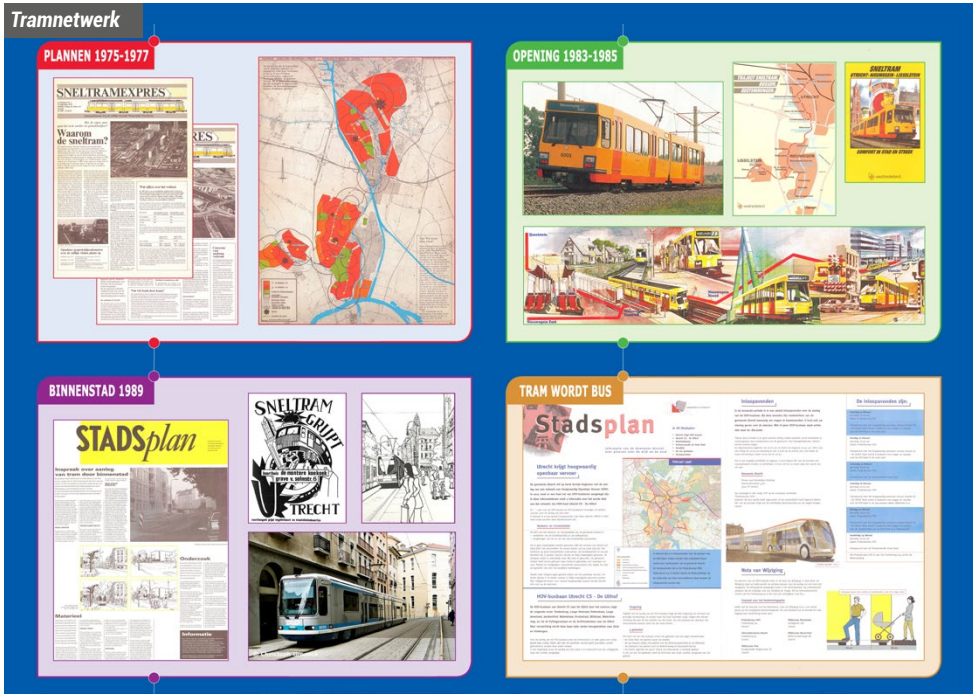








Tramnetwerk



TRAM - *In 1938 reed de laatste tram in dienstregeling over de Binnenstadsas. Het vervoersmiddel was uit de gratie geraakt.*

Pas vanaf de jaren '80 kwam er een nieuwe Utrechtse tramlijn (richting Nieuwegein) met de afmetingen van een stadsspoorlijn. Het systeem bleek daardoor lastig te verenigen met andere delen van het stedelijk gebied. Plannen om de lijn over de Binnenstadsas te laten lopen haalden het niet. Uiteindelijk kwam er een HOV-baan, echter nog wel steeds ruimtelijk en technisch vertrambaar.

Nobelstraat - 1990



Vredenburg - 1946



Potterstraat - 1925



Affiche - 1977



Jaren '70: De gedachte dat grote sneltrams door het stadscentrum zouden rijden riep enorm veel weerstand op bij bewoners.



Vredenburg - 1970



Nobelstraat - 1977

AANLEG - *De foto's van voor de aanleg van de Binnenstadsas spreken boekdelen. De auto was dominant aanwezig in het straatbeeld. Stedelijke centra stonden te boek als gedateerd en onveilig.*

De aanleg van de Binnenstadsas (in 2001) was een direct gevolg van een kentering in dit denken. De nieuwe busbaan had als doel om mensen uit de auto te krijgen.



Nobelstraat - 1977

In de plannen voor de Binnenstadsas was het overigens de bedoeling om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven in één richting (in de Nobelstraat). Ook zat oorspronkelijk geen halte Janskerkhof in het ontwerp en was het idee om op Janskerkhof tussen fietsers en voetgangers geen hoogteverschillen toe te passen wat qua verkeersveiligheid met die fietsaantallen niet bleek te werken.

Inmiddels, twee decennia later, is de binnenstad van Utrecht gaan functioneren als de huiskamer van een sterk groeiende stad (van 255.000 inwoners in 2001 naar 360.000 inwoners in 2020 = +40%). Deze groei heeft ook plaatsgevonden in de binnenstad zelf waar de oostkant van de binnenstad meer is gaan functioneren als onderdeel van het kernwinkelgebied. Hierdoor wordt de busbaan meer dan ooit ervaren als een barrière.



Janskerkhof - 1967



Lange Viestraat - 1974



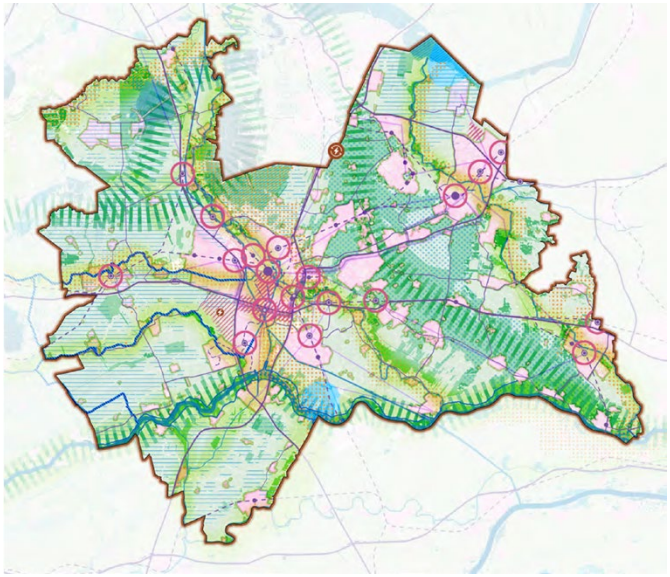
Lange Viestraat - 1974

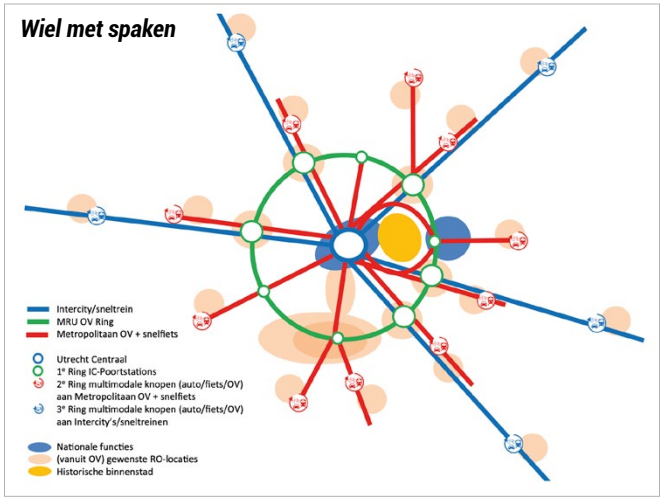
Provinciale ambities voor de binnenstadsas

Ontwerp Omgevingsvisie provincie Utrecht

Het OV is een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoerstromen groot zijn en de ruimte schaars is. De provincie beschikt over een robuust OV-netwerk zowel in het stedelijk gebied als daarbuiten. Het OV richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand en is het meest effectief bij ***korte reistijden, directheid, hoge betrouwbaarheid, hoge frequenties*** en bijpassende voorzieningen voor first – en last mile oplossingen.

Voor aantrekkelijk openbaar vervoer is een ***goede doorstroming*** een belangrijke voorwaarde voor succes, naast frequentie en snelheid. Het leidt tot een betere kwaliteit, en daardoor een hogere reizigerstevredenheid. Ook neemt de efficiëntie toe wat leidt tot lagere exploitatiekosten of meer vervoer tegen gelijke kosten. Het concept wiel met spaken is onderdeel van het beleid.





Mobiliteitsplan 2014-2028

Voor het openbaar vervoer hanteert de provinie Utrecht een strategie die leidt tot een toekomstbestendig en betaalbaar openbaar vervoernetwerk. Een strategie waarbij openbaar vervoer op een succesvolle manier economische en sociale doelen voor bereikbaarheid en mobiliteit dient. In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 is dit uitgewerkt in de volgende twee doelen:

1. Meer ***OV-reizigers zijn tevreden.*** De klantwaardering door OV-reizigers voldoet aan de streefwaarden voor 2028.
2. Het ***openbaar vervoer is efficiënt ingericht***. De kostendekkingsgraad groeit naar 50% voor de streekconcessie en 64% voor de stadsconcessie.

In de komende periode werkt de provincie Utrecht aan een OV-netwerkperspectief om het beleid te vertalen naar een ambitienetwerk voor de nieuwe concessie(s). De rol en functie van de binnenstad is daarin een belangrijk onderwerp.

Gemeentelijke ambities voor de binnenstadsas

Mobiliteitsplan 2040

Geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas *(uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen)*. Sturen op venstertijden en intelligente toegang.

"Het fietsverkeer in de stad groeit t.o.v. 2015 gemiddeld met ruim 70%. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden."

Doorgaande fietsroutes om het centrum heen:

- Via Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel (Noord) en Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf (Zuid).
- Nieuwe fietstunnel Nicolaas Beetstraat.
- Herinrichting Lombokplein: fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel.

"Het aantal reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik."

Doorgaande OV-reizigers om de binnenstad heen:

- Via nieuwe vrije busbaan Oudenoord en Kardinaal de Jongweg, via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan, of via doorgetrokken Uithoflijn in Zeist / USP.
- Lijn 28 als speciale hoogwaardige binnenstadslijn tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park / Zeist.
- Groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten/ Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn.



Omgevingsvisie

Omgevingsvisie: ***Tempo van de voetganger*** gaat op termijn de toon aangeven op de Binnenstadsas. De route wordt ***groen (klimaatadaptief) ingericht***, met meer ***ruimte voor verblijf***. Er rijdt dan ***alleen nog verkeer dat er moet zijn***. Doorgaand verkeer wordt via aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heengeleid. De inrichting van de straten en pleinen is ook zodanig (onder meer door het gebruik van gebakken klinkers), dat snel verkeer zich 'te gast' voelt.

Meer ruimte voor ***interactie tussen mensen*** en voor de ***beleving van de plek***. Toename van ***economische vitaliteit***. Binnenstad als ***samenhangend netwerk van straten, zonder doorsnijdingen***. Vertragen zorgt ervoor dat fiets en gemotoriseerd verkeer beter kunnen mengen. Maatwerk is nodig om per locatie te bepalen hoe je voor de verschillende verkeersdeelnemers een prettige en veilige plek kan krijgen.

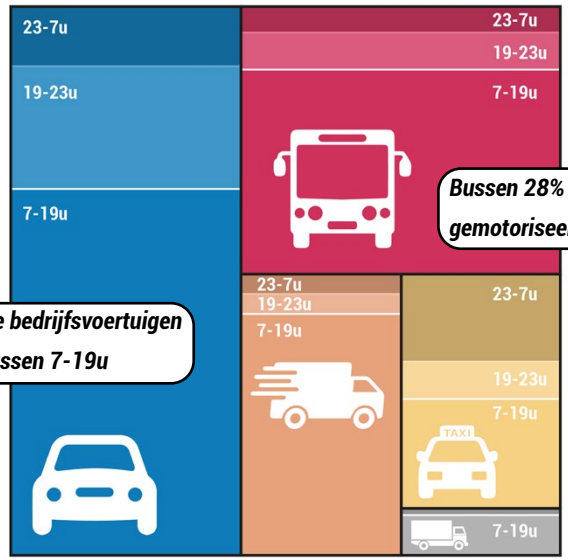
H2.huidig gebruik

Bussen per uur per richting
(Vredenburg- St. Jacobsstraat)

- *Ochtendspits 74*
- *Daluren spits 64*
- *Middagspits 74*
- *Avond 45*

34.000 *fietsers op een gemiddelde werkdag ter hoogte van Vredenburg*

Nobelstraat: **5.050** *motorvoertuigen op gem. werkdag*



Bussen 28% van totaal gemotoriseerde voertuigen

94% van de bedrijfsvoertuigen rijdt hier tussen 7-19u

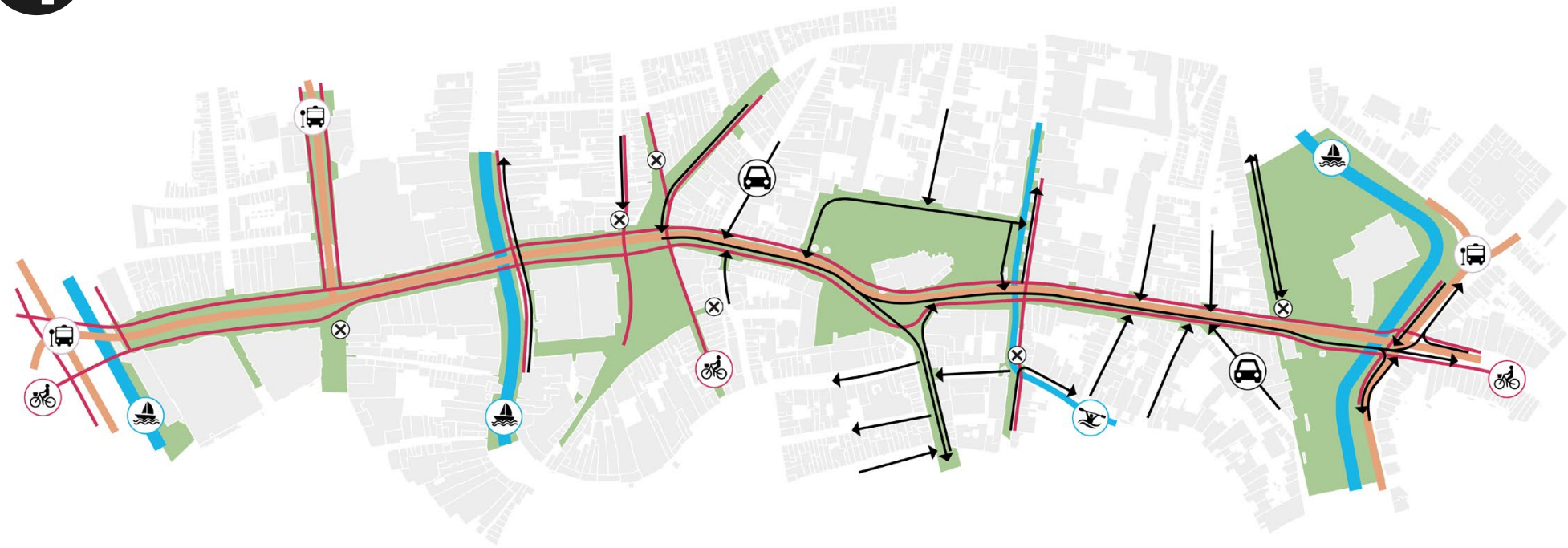
18.000 *fietsers op een gemiddelde werkdag ter hoogte van Lucasbrug*

Gemiddeld circa **30.400** *busreizigers op doorsnede (bij Janskerkhof)*

Bussen per uur per richting
(Lange Viestraat - Lucasbrug)

- *Ochtendspits 54*
- *Daluren spits 44*
- *Middagspits 54*
- *Avond 31*

Doorstroming op de Binnenstadsas





Verwachting = forse groei

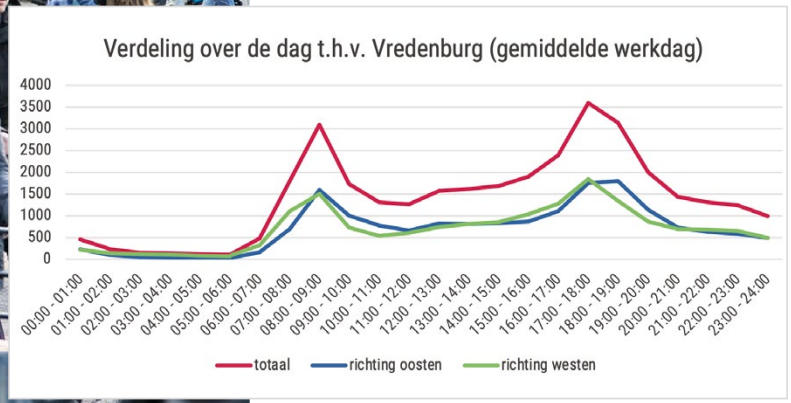
Met het verkeersmodel is in beeld gebracht wat de groei van fietsverkeer tussen 2015 en 2040 is. De groei op binnenstadsas en Smakkelaarsveld is autonoom 50% tot 2040. In de spits is echter nu al sprake van een overbelaste situatie.



Binnenstadsas is 'bundelroute' voor fietsers

Er fietsen ±34.000 fietsers op een gemiddelde werkdag ter hoogte van Vredenburg en ±18.000 ter hoogte van de Lucasbrug in 2019. Op zaterdag ongeveer 15 – 20% minder fietsers en op zondag ongeveer 30 – 35% minder fietsers dan op geen gemiddelde werkdag. ±3% zijn bromfietsers.

In de ochtendspits bestaat 60% van fietsers op de binnenstadsas (richting Utrecht Science Park) uit studenten en 30% uit forenzen. In de richting van het station reizen geen studenten, maar wel 70% forenzen, dus forenzen en studenten veroorzaken 70-90% van de drukte. Dit zijn zowel forenzen en studenten uit Utrecht als ook van buiten Utrecht die per trein naar Utrecht zijn gekomen en verder met de fiets reizen, maar er zijn ook fietsers uit de regio die langs dit punt fietsen. (actualisering mobiliteitsplan)



Binnenstadsas drukke fietsroute met station Utrecht CS en USP als belangrijke bestemmingen

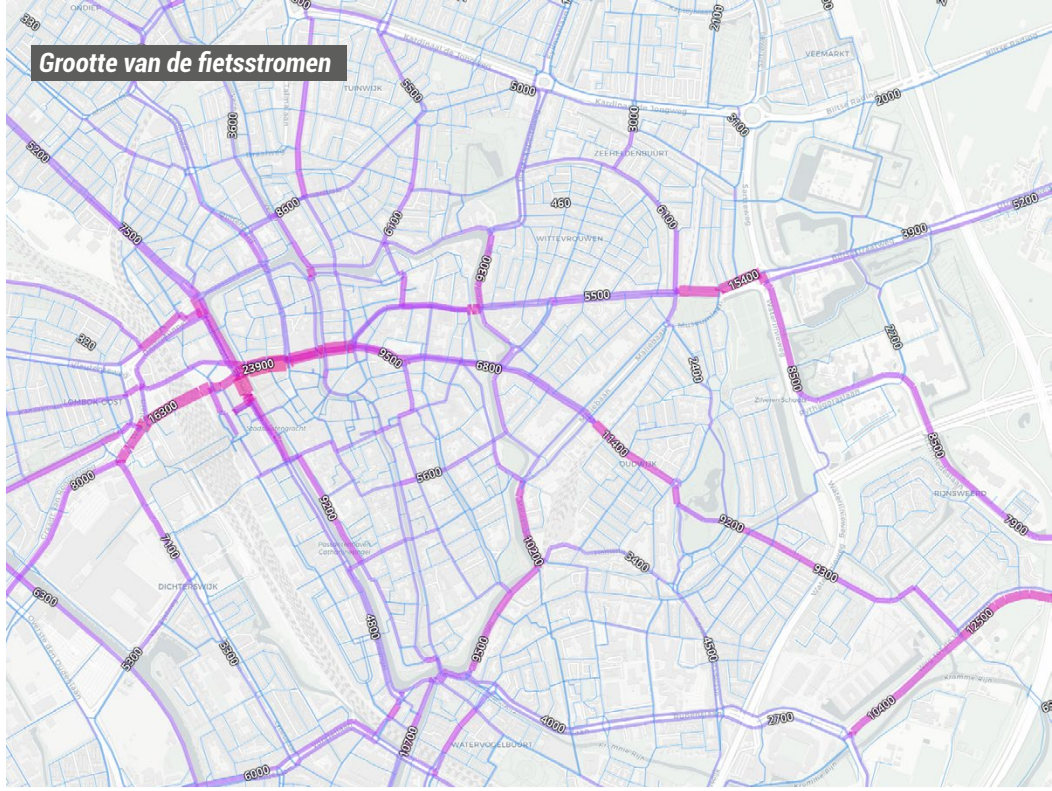


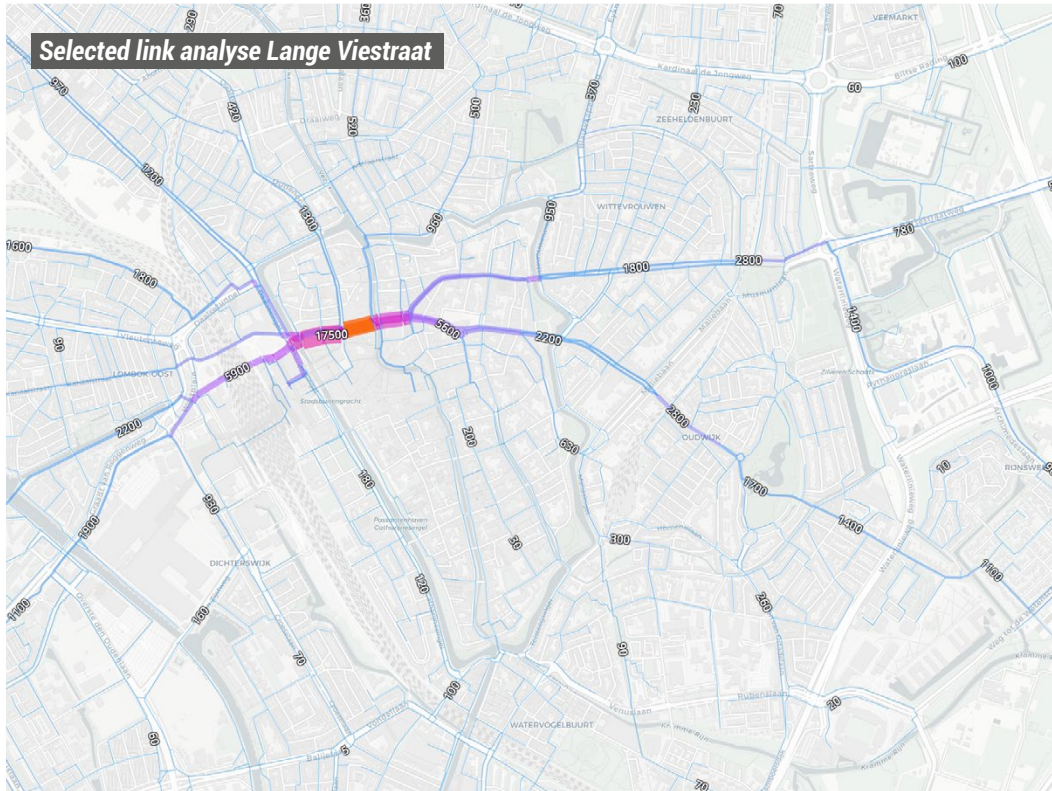
De drukte in het fietsnetwerk concentreert zich op dit moment op een aantal corridors. In de figuur links is de route op de binnenstadsas duidelijk zichtbaar *(analyse fietstelweek 2016).*

In de figuur rechtsboven is de grootte van de fietsstromen te zien *(de cijfers zijn niet exact goed en worden onderschat).* Het valt op dat de Binnenstadsas een drukke route is en dat er weinig andere parallelle routes zijn waar de fietsstromen zo hoog liggen.

De figuur rechtsonder toont een selected link analyse voor de Lange Viestraat. Te zien is dat richting het westen een groot deel van de fietsers vanuit/richting het station fietst en de rest zich verspreidt over meerdere richtingen. Ook valt op dat richting het oosten het grootste deel van de fietsers haar weg vervolgt over de Binnenstadsas en splitst naar de Voorstraat en Lange Jansstraat. De stroom richting het USP is goed te zien, maar ook de spreiding van fietsers over meerdere richtingen.

Bron: BRUTUS Fietsmodel. Met behulp van het BRUTUS fietsmodel zijn globaal de fietsstromen in 2018 weergegeven. Het is een beta-versie waar geen rechten kunnen worden ontleend. Het model is gebruikt om een indicatie van de herkomsten en bestemmingen te krijgen.





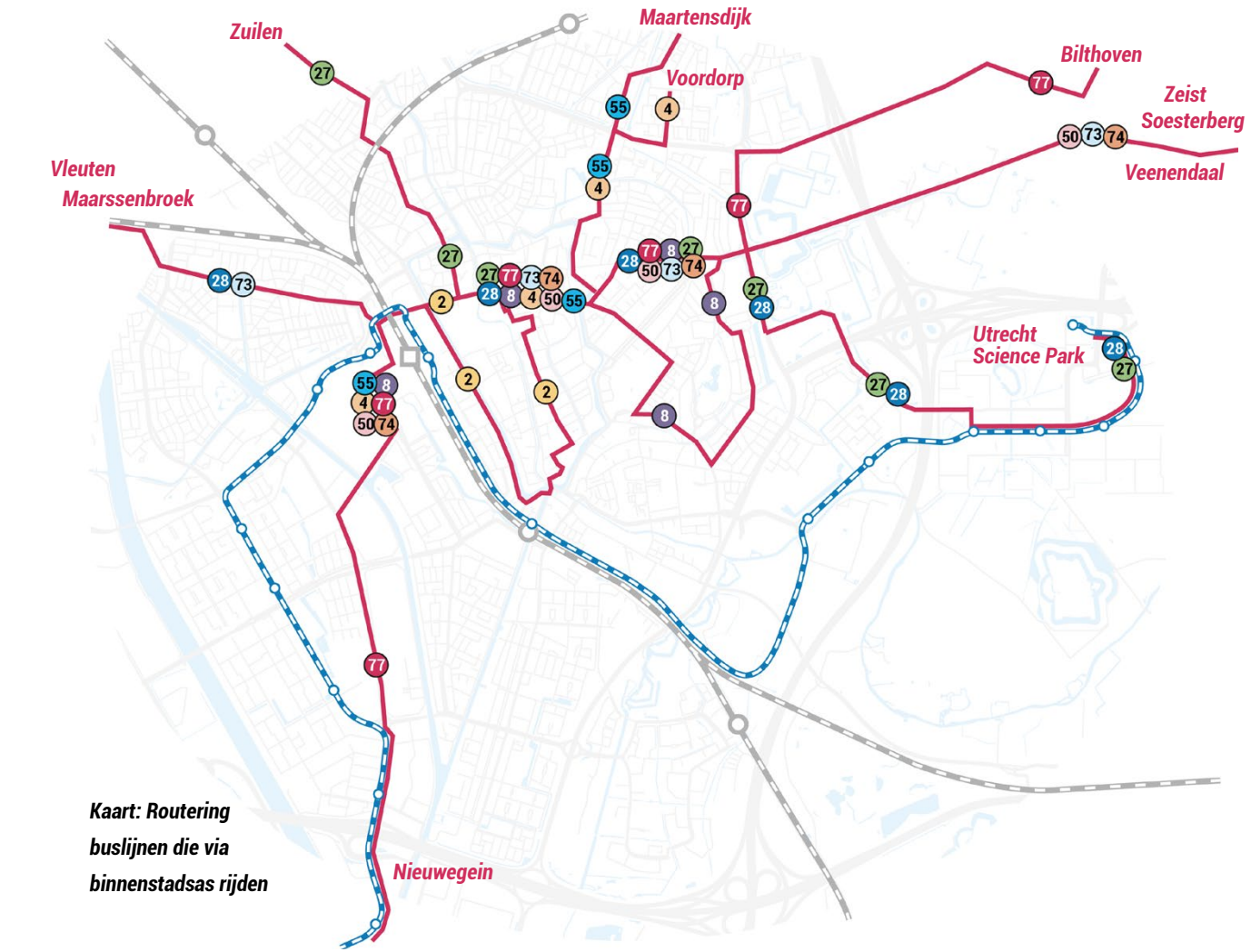




Binnenstadsas is voor voetgangers entree naar binnenstad en bushaltes

Veel winkelend publiek bij Lange Viestraat, lopen richting Oudegracht. Daarnaast is de Voorstraat een belangrijke wandelzone.

Tegelijkertijd op gemiddelde werkdag bijna 10.000 instappers bij de haltes van de binnenstadsas. Ook dat zijn voetgangers die van en naar de haltes lopen.



Kaart: Routering buslijnen die via binnenstadsas rijden



Openbaar vervoer

(A) De binnenstadsas is belangrijke OV-schakel tussen binnenstad, stad en regio

Het netwerk in stad en regio Utrecht is zo opgebouwd dat veel buslijnen vanaf de westkant via de binnenstadsas naar de oostkant van de regio rijden. Daardoor hebben heel veel plaatsen en wijken een rechtstreekse verbinding met de binnenstad

- Utrecht Science Park
- Leidsche Rijn, Vleuten, Terwijde, de Meern
- Nieuwegein West, Centrum en Oost
- Bilthoven, Maartensdijk
- De Bilt, Zeist, Driebergen, Doorn, Utrechtse Heuvelrug,
- Maarssen, Maarssenbroek

Ook zijn eigenlijk alle stadswijken rechtstreeks bereikbaar, hetzij via de St. Jacobsstraat of Vredenburg danwel via de haltes Neude, St.Janskerkhof en Stadsschouwburg. Vanaf de halte Neude rijden er in de Potterstraat in totaal 4 stadslijnen (lijn 2,4, en 27 (lijn 18 is recent opgeheven), 4 U-link lijnen (lijn 28,50,73 en 77) en 2 streeklijnen (lijn 55 en 74). In totaal reisden er in november 2019, dus nog voor opening van tramlijn 22 naar Utrecht Science Park, per etmaal circa 30.000 passagiers via deze route in ongeveer 1500 bussen (t.h.v. Neude).

Gemiddelde bezetting op doorsnede (nov 2019)

	Totaal	85%
Sint Jacobsstraat	15200	19800
Neude	29500	39600
Janskerkhof	30400	40600
Stadsschouwburg	29800	39600
Oorsprongpark	22500	30100
De Bilt	8400	11100
Rijnsweerd	8900	11800

Bovenstaande tabel laat zien hoeveel reizigers er op de verschillende doorsnedes in de bus zitten. Basis zijn de chipkaartdata van november 2019 voor een gemiddelde werkdag. De drukste doorsnede was met gemiddeld 30.400 reizigers de bezetting tussen Janskerkhof en Schouwburg. Op drukkere dagen zoals een dinsdag of donderdag (P-85-waarde) kwam de bezetting op de binnenstadsas uit op circa 40.000 reizigers in twee richtingen samen. Tramlijn 22 reed toen nog niet. Opvallend is dat de route via de St Jacobsstraat ongeveer de helft van de reiziger heeft vergeleken met de bezetting tussen Neude en Janskerkhof.

Voor de analyses op deze en de volgende pagina's zijn drie bronnen gebruikt:

- Chipkaartdata van november 2019 (met een trend vanaf 2015). Dit betreft registraties van in- en uitstap. Ritten met overstap worden daarin niet gekoppeld maar zijn twee losse ritten.
- Gegevens van het VRU (verkeersmodel) voor de jaren 2015, 2030 en 2040 (basisprognoses en variant met wiel). Het verkeersmodel is gebruikt om prognoses voor de toekomst af te leiden.
- Data uit het onderzoek verplaatsingsgedrag CBS (OViN/ODiN) van de afgelopen 10 jaar gecombineerd. De data geeft inzicht in persoonskenmerken die niet bekend is bij de chipkaartdata en gegevens uit het verkeersmodel.

Bij de interpretatie van de data is het van belang om te realiseren dat OViN/ODiN en verkeersmodel uitgaan van de herkomstzone en bestemmingszone (inclusief overstap) terwijl de chipkaartdata van informatie van halte tot halte geeft (niet gekoppeld bij overstap).

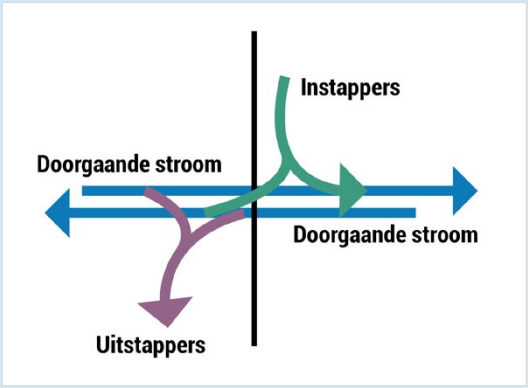
(B) Doorgaande reizigers en bestemmingsreizigers

Zie figuren volgende pagina - Het antwoord op wat het aandeel doorgaande reiziger is, hangt samen met de definitie van wat een doorgaande reiziger is en hoe groot je de binnenstadsas definieert. De twee mogelijke definities zijn kijken naar een doorsnede (hoeveel doorgaande en bestemming reizigers zitten er op een bepaald punt in de bus) en kijken naar het hele gebied (alle reizigers die van, naar, door of in het gebied reizen). De eerste definitie (doorsnede) geeft het beste beeld hoeveel capaciteit er nodig is. De tweede (gebied) het meeste inzicht in de groep reizigers die het systeem bedient. Ook de gebiedsafbakening is van belang; hoe groter het gebied hoe meer bestemmingsreizigers. In de figuren is dit schematisch weergegeven.

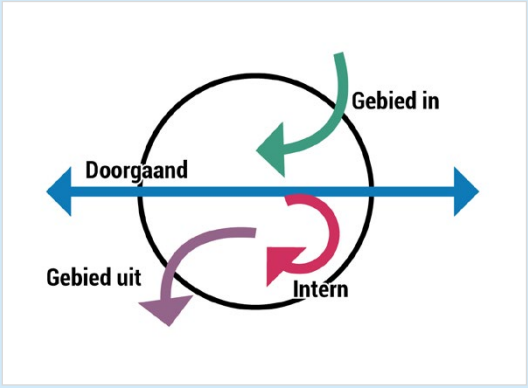
Vanuit de onderzochte varianten in dit onderzoek is het meest realistisch is om het traject tot en met de Biltstraat in beschouwing te nemen. Dit is namelijk het traject waarop het OV in de verschillende varianten anders wordt ingericht. Het aandeel doorgaande reizigers bedraagt dan op doorsnedeniveau (Neude) iets meer dan de helft (54%) en wanneer we alle OV-reizen in heftt gehele gebied betrekken 35%. Varianten die doorgaande reizigers zoveel mogelijk buiten de binnenstad om af te wikkelen, kunnen dus maximaal de helft van de reisbewegingen van de binnenstadsas afhalen. In de praktijk zal dit lager zijn omdat altijd een deel van de doorgaande reizigers toch van de binnenstadsas gebruik zal maken.

Wat is een doorgaande reiziger?

Optie A: op basis van screenline



Optie B: op basis van gebied



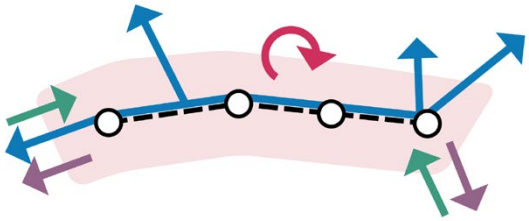
Doorgaand. Herkomst en bestemming buiten het roze gemarkeerde gebied

Intern. Herkomst en bestemming binnen het roze gemarkeerde gebied

Bestemmingsreizigers. Reizigers van buiten het gebied met bestemming binnen roze gemarkeerde gebied

Herkomstreizigers. Reizigers van binnen het gebied met bestemming buiten roze gemarkeerde gebied

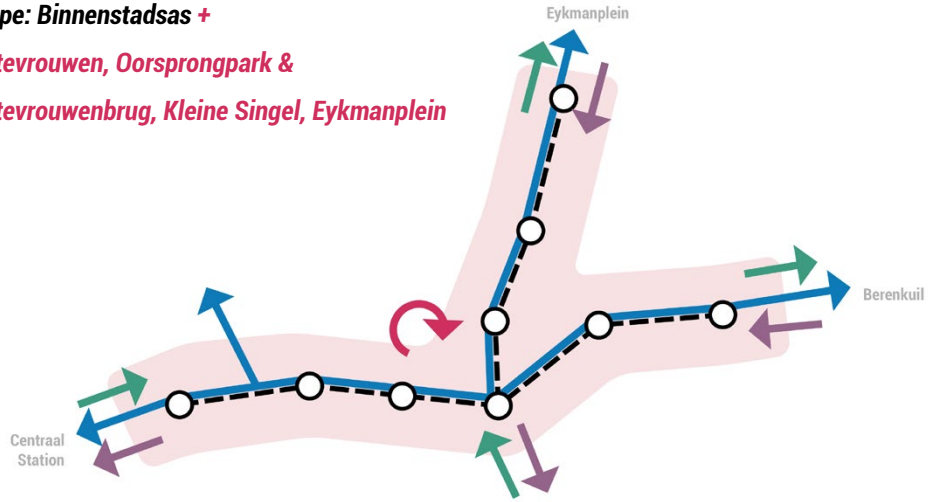
Scope: Binnenstadsas (Vredenburg, Neude, Janskerkhof, Stadsschouwburg)



Binnenstadsas

- Doorgaand (twee richtingen): 19.000
- Bestemming gebied: 10.000
- Herkomst gebied: 10.000
- Intern (twee richtingen): 600
- Aandeel doorgaand (doorsnede): 66%
- ***Aandeel doorgaand (gebied): 48%***

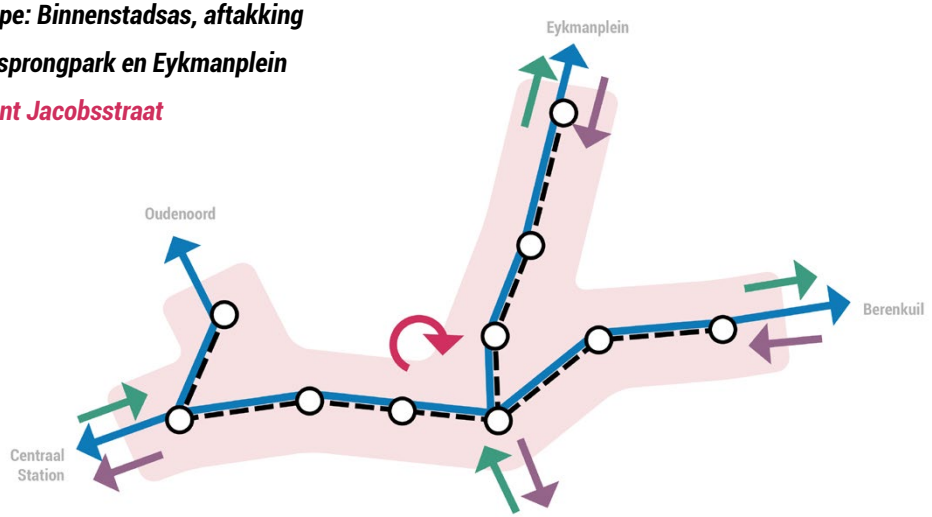
Scope: Binnenstadsas +
Wittevrouwen, Oorsprongpark &
Wittevrouwenbrug, Kleine Singel, Eykmanplein



Binnenstadsas + Wittevrouwen/Biltstraat

- Doorgaand (twee richtingen): 15.000
- Bestemming gebied: 13.000
- Herkomst gebied: 13.000
- Intern (twee richtingen): 1500
- Aandeel doorgaand (doorsnede): 54%
- ***Aandeel doorgaand (gebied): 35%***

Scope: Binnenstadsas, aftakking
Oorsprongpark en Eykmanplein
+ Sint Jacobsstraat



Binnenstadsas + Wittevrouwen/Biltstraat +
Sint Jacobsstraat

- Doorgaand (twee richtingen): 28.000
- Bestemming gebied: 16.000
- Herkomst gebied: 16.000
- Intern (twee richtingen): 1.500
- Aandeel doorgaand (doorsnede): 64%
- ***Aandeel doorgaand (gebied): 46%***

(C) De verwachte ontwikkeling in het gebruik

Zie figuren op de volgende pagina - Op basis van chipkaartdata en het VRU-verkeersmodel is de verwachte ontwikkeling in beeld gebracht.
Op basis van chipkaartdata uit november van een aantal opeenvolgende jaren is bepaald hoeveel instappers er per halte zijn. Het aantal in- en uitstappers is hiervan het dubbele. In november 2019 waren er gemiddeld een krappe 20.000 (19.640) in- en uitstappers per werkdag, op zaterdag ruim 16.000 en op zondag ongeveer 9.500. Door de jaren heen is een fluctuatie te zien maar overall resteert een groei van zo'n 15% op werkdag tot ongeveer 50% in het weekend.

Met behulp van resultaten uit het VRU-model is inzichtelijk gemaakt wat de verwachte ontwikkeling van het vervoer is. Deze resultaten wijken enigszins af van de chipdata. Natuurlijk is dat uiteindelijk sterk afhankelijk van keuzes die nog gemaakt moeten worden. Tot 2030 is een matige autonome groei te zien in combinatie met minder doorgaande reizigers. Dit is een gevolg van de komst van tramlijn 22. Door de komst van tramlijn 22 reizen immers meer mensen buiten de binnenstad om. Voor 2040 bestaan meerdere prognoses. Zonder grote systeemingrepen lijkt het 2040 beeld sterk op 2030. Met een 'sterk wiel' (o.a. IC-station Lunetten-Koningsweg, lightrail en wijziging van het busnetwerk) neemt het aantal doorgaande reizigers nog verder af.

Modelprognoses

Bron: Verkeersmodel VRU

Aandeel bestemmingsreizigers op doorsnede Vredenburg - Neude

Jaar	*Binnnen-stadsas*	*Wittevrouwen*	*Totaal*
2015	*35%*	*10%*	*45%*
2030	*44%*	*11%*	*55%*
2040 met sterk wiel	*60%*	*15%*	*75%*

Aantal reizigers op doorsnede Vredenburg - Neude

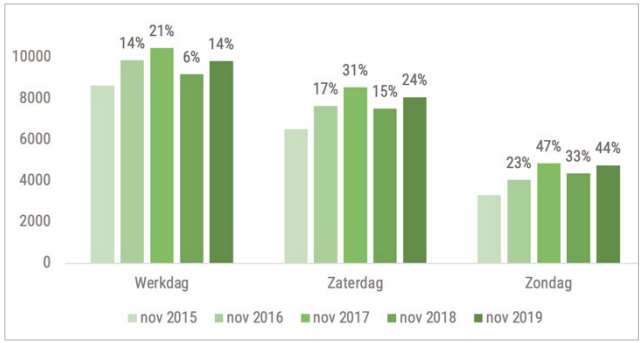
VRU-model	*Screenline*	*Bestemming binnen-stadsas*	*Inclusief Wittevrouwen*
2015	*40.000*	*14.000*	*18.000*
2030	*39.000*	*17.000*	*21.000*
2040 met sterk wiel	*25.000*	*15.000*	*19.000*

Gemiddeld aantal instappers per etmaal (2 richtingen samen)

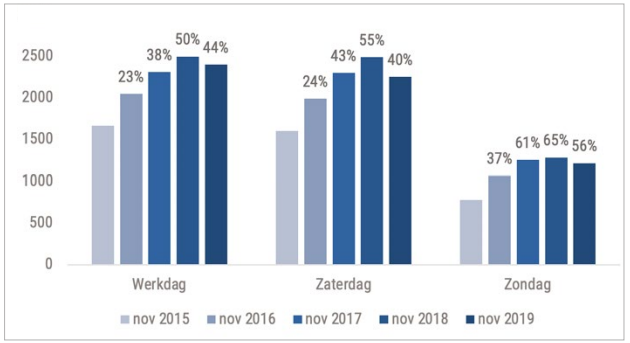
	Vredenburg			Neude			Janskerkhof			Stadsschouw-burg			**Totaal binnenstadsas**			Groei tov 2015		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
nov 2015	1060	920	460	3480	3200	1660	2660	1630	700	1410	770	480	8610	6520	3300	100	100	100
nov 2016	1500	1410	700	4160	3680	2030	2770	1740	800	1440	820	520	9870	7650	4050	15%	17%	23%
nov 2017	1840	1660	970	4420	4070	2360	2740	1900	940	1460	900	590	10460	8530	4860	21%	31%	47%
nov 2018	1920	1880	1030	3390	3150	1980	2480	1620	810	1390	860	550	9180	7510	4370	7%	15%	32%
nov 2019	1720	1930	990	3640	3440	2160	2850	1770	970	1610	920	650	9820	8060	4770	14%	24%	45%

	Sint-Jacob-straat			Groei tov 2015		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
nov 2015	1670	1600	780	100	100	100
nov 2016	2050	1990	1070	23%	24%	37%
nov 2017	2310	2300	1250	38%	44%	60%
nov 2018	2500	2490	1280	50%	56%	64%
nov 2019	2400	2250	1220	44%	41%	56%

Groei instappers haltes binnenstadsas (t.o.v. 2015)



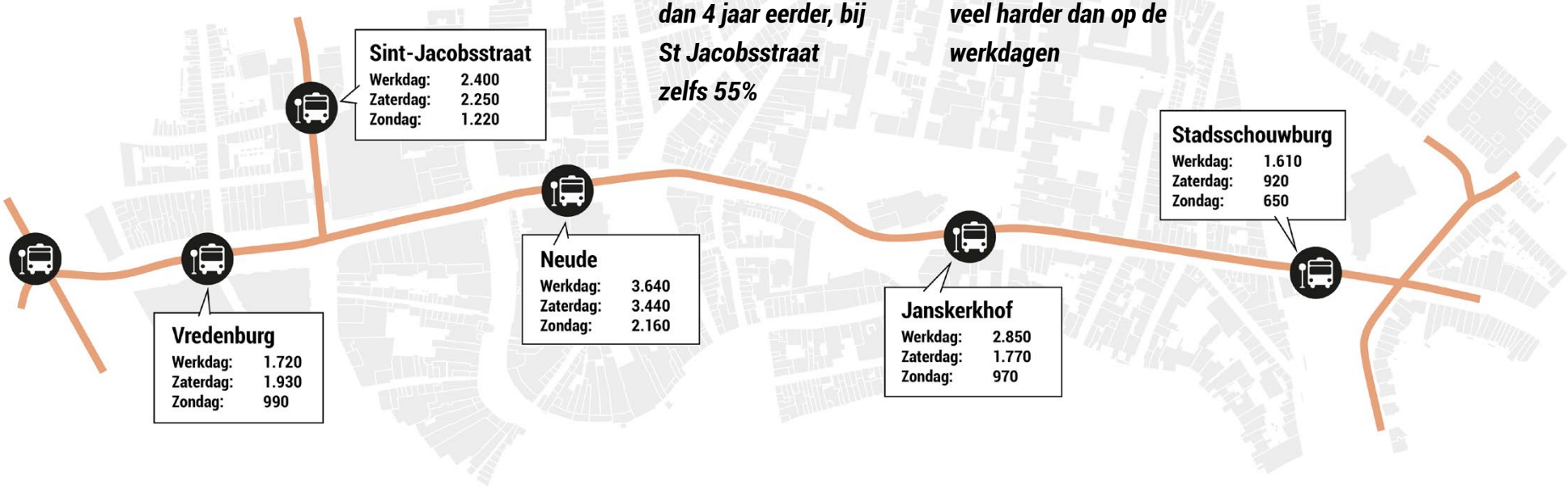
Groei instappers halte St.Jacobsstraat (t.o.v. 2015)



Aantal instappers bushaltes

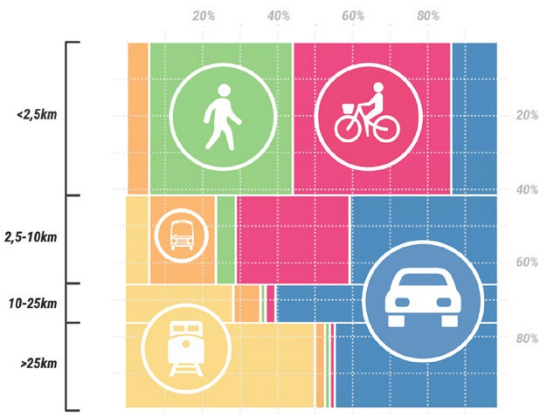
Op zondag was het in 2019 bijna 45% drukker dan 4 jaar eerder, bij St Jacobsstraat zelfs 55%

Op zaterdag groeide het aantal instappers veel harder dan op de werkdagen

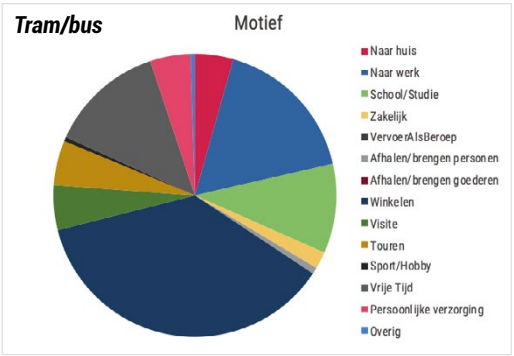


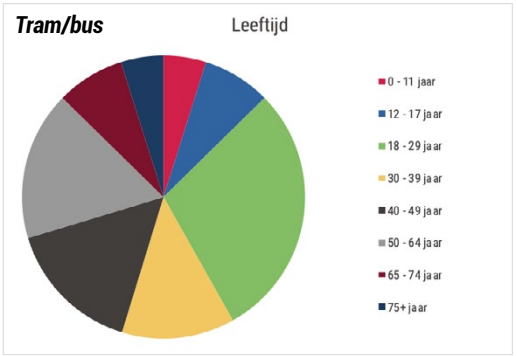
(D) Kenmerken van de OV-reiziger

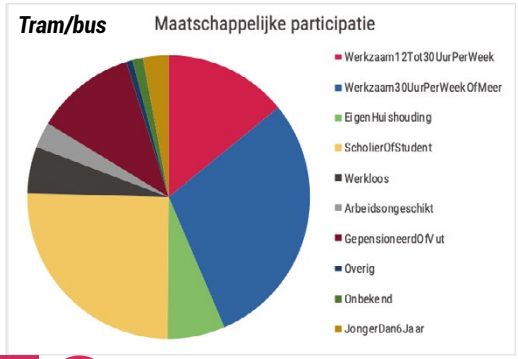
Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag CBS (OViN/ODiN) van de afgelopen 10 jaar gecombineerd

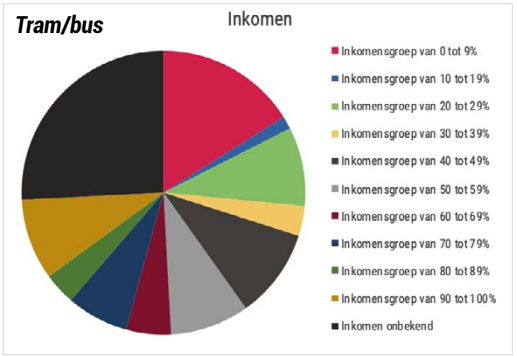


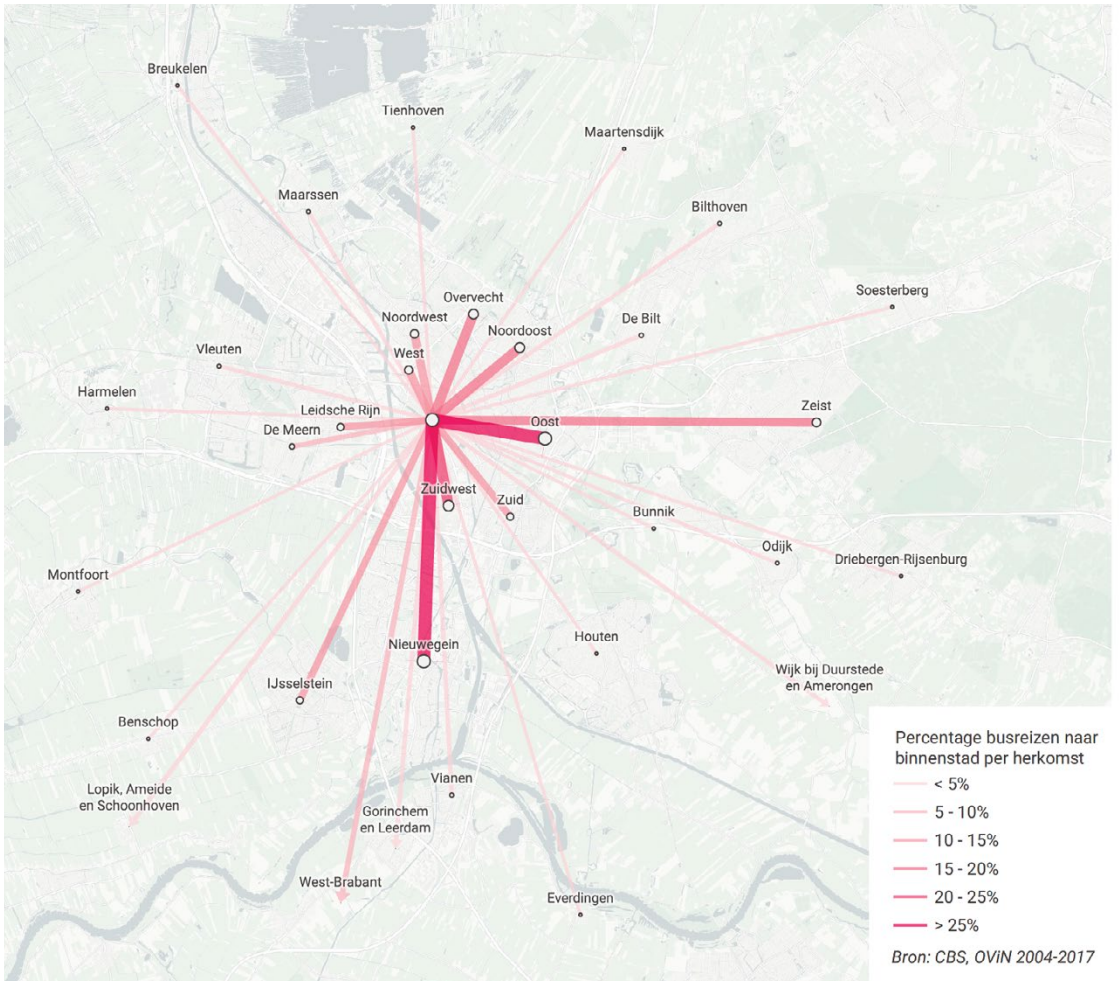
Vanuit alle stadsdelen van Utrecht en vanuit Nieuwegein, Zeist en IJsselstein. Een verklaring van de grote stromen vanuit Nieuwegein, IJsselstein en Zeist kan liggen in het feit dat deze een goede bus/ tramverbinding naar de binnenstad van Utrecht hebben.







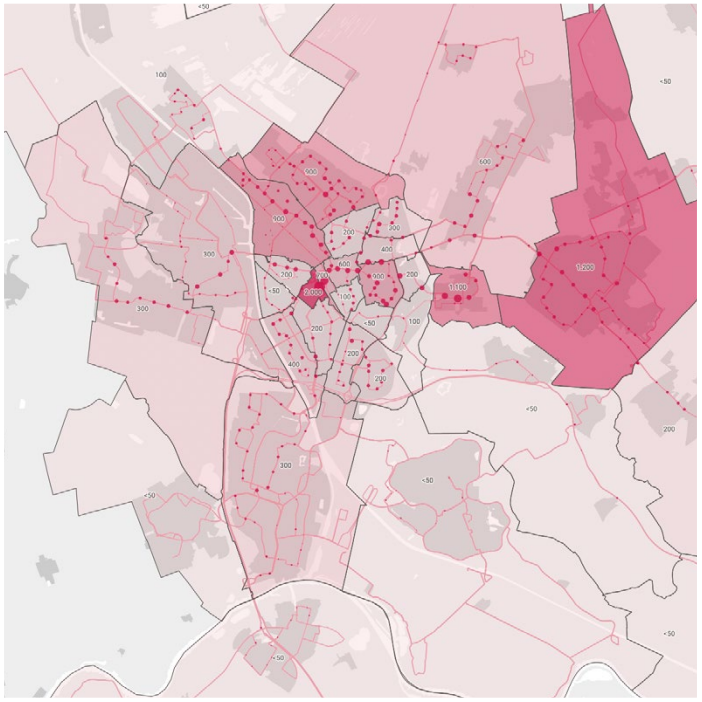


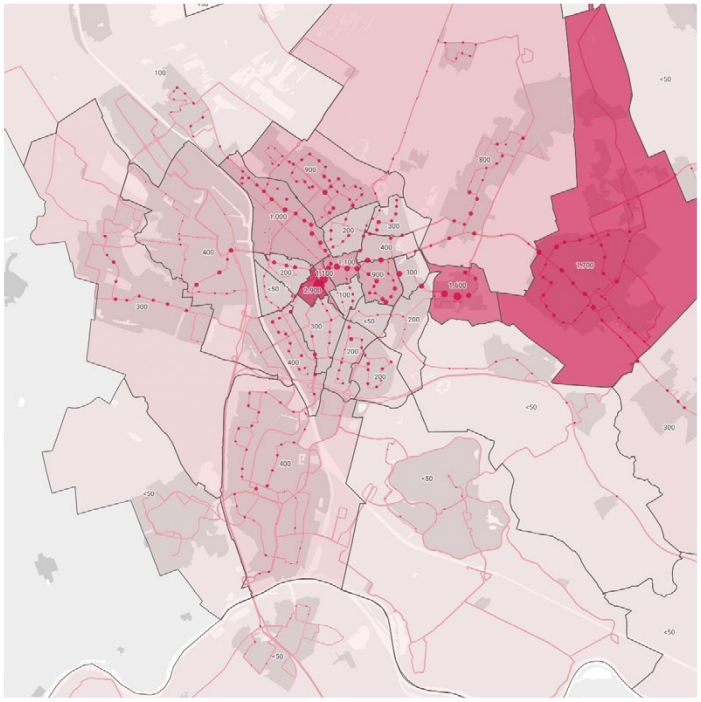


- ***Historische binnenstad: 18% van de binnenstadsbezoekers per bus/sneltram komt uit Utrecht, 54% uit de regio en 28% van elders. De bus wordt vooral gekozen door inwoners van de wat verder van de binnenstad gelegen wijken Vleuten – de Meern (32%), Overvecht (31%) en Leidsche Rijn (23%).***
- ***1/3e van de binnenstadbezoekers met de bus of tram is winkelend publiek. Verplaatsingen naar werk, school/studie en zakelijk bij elkaar opgeteld zijn ook meer dan een kwart***
- ***Veel studenten/scholieren & ouderen (boven 65 jaar)***
- ***Bijna de helft van de bus/tramreizigers zijn mensen die parttime of fulltime werken, een kwart studenten. Percentage reizigers in de drie laagste inkomensgroepen (0 t/m 29%) is anderhalf keer zo groot in de bus/tram in vergelijking met alle vervoerswijzen.***

Utrecht CS, Utrecht oost, USP en Zeist zijn de belangrijkste herkomsten van reizigers naar de binnenstadshaltes

Op basis van de cico data is een analyse gedaan van het aantal reizigers met bestemming binnenstad, met en zonder Wittevrouwen en met bestemming Centraal station. De ***kaartbeelden laten de absolute aantallen reizigers zien op een gemiddelde werkdag in november 2019***.





U-OV: ritten naar binnenstadsas

Aandeel bus- en tramreizigers naar de binnnenstadsas (Vredenburg, Sint Jacobsstraat, Neude, Janskerkhof en Stadsschouwburg)

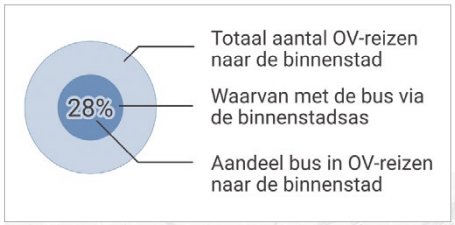
Aantallen geven reizigers per werkdag aan. Stippen geven het aantal reizigers per halte aan. Gegevens van U-OV en Syntus lijn 50.

U-OV: ritten naar binnenstadsas+

Aandeel bus- en tramreizigers naar de binnnenstadsas (Vredenburg, Sint Jacobsstraat, Neude, Janskerkhof en Stadsschouwburg) en Wittevrouwen en Oorsprongpark

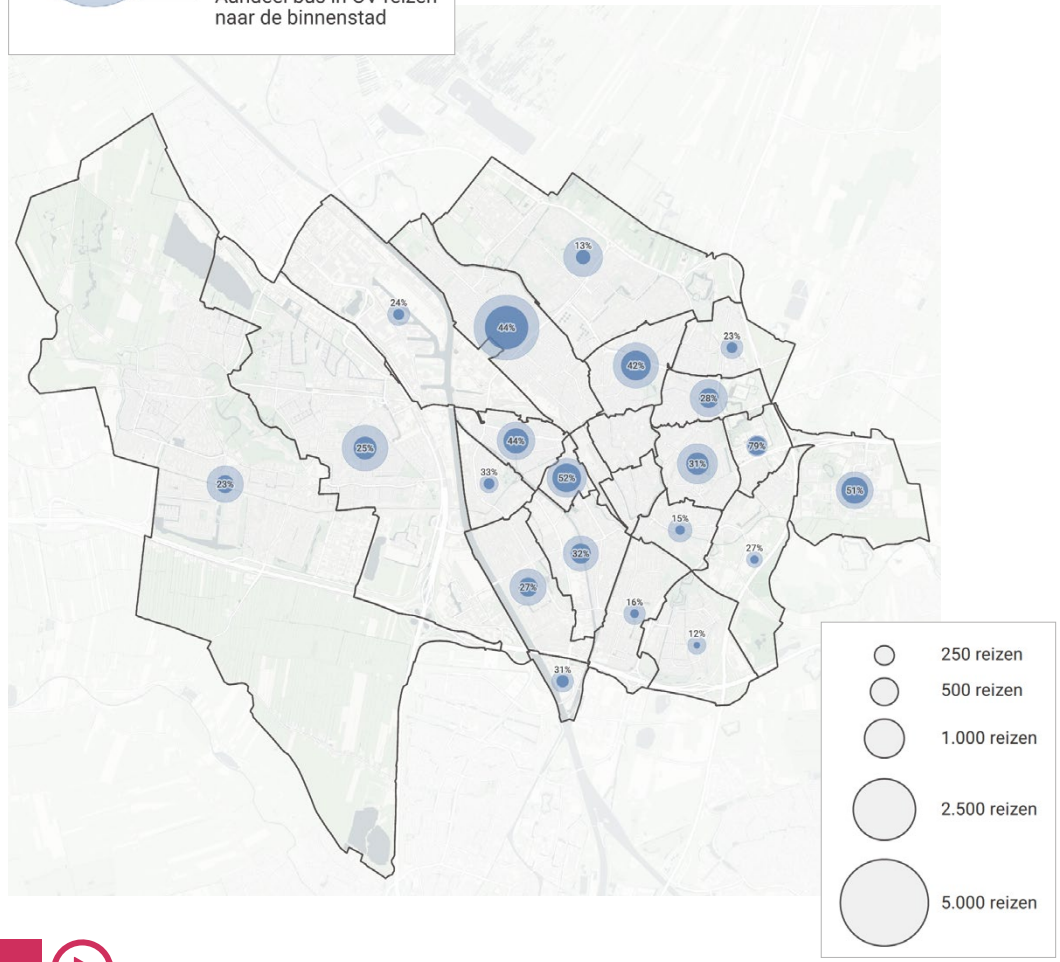
- < 1,0%
- 1,0 - 2,0%
- 2,0 - 3,0%
- 3,0 - 4,0%
- 4,0 - 5,0%
- 5,0 - 6,0%
- 6,0 - 7,0%
- 7,0 - 8,0%
- 8,0 - 9,0%
- 9,0 - 10,0%
- > 10,0%
- Routes U-OV (bus en tram)

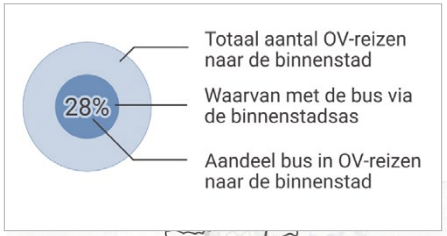
Het VRU verkeersmodel geeft indicatief aan hoe van deur-tot-deur gereisd wordt naar de binnenstad. De kaart geeft belangrijke herkomsten en het aandeel reizen dat van de bus gebruik maakt bij het bereiken van de eindbestemming. De rest van de reizigers zal vanaf Utrecht CS merendeels lopend of met de fiets de eindbestemming bereiken. De kaart geeft aan dat voor gebieden met een rechtstreekse verbinding het gebruik van de binnenstadshaltes hoog ligt, maar dat reizigers die op CS moeten overstappen in ruime meerderheid lopen of fietsen naar de eindbestemming.

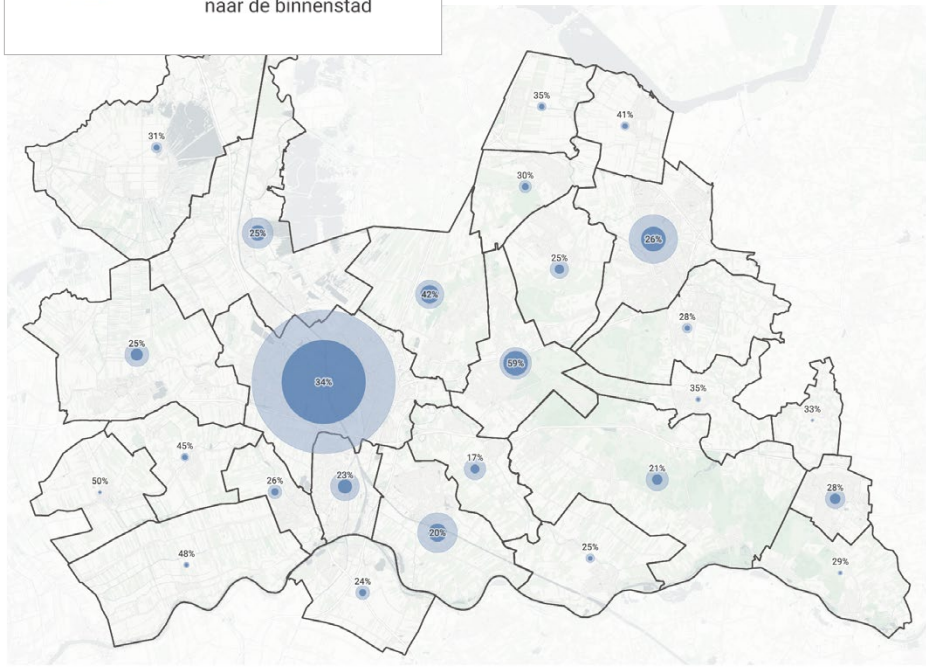


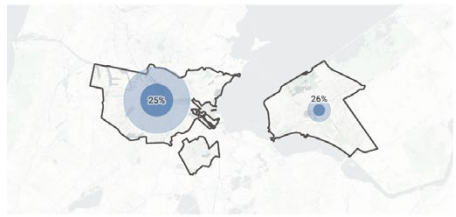
Figuren:

Aandeel bus naar binnenstad

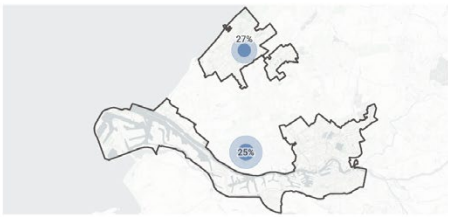








Amsterdam en Almere



Den Haag en Rotterdam

Top 4 bevindingen OV-gebruik

(1) Binnenstadsas; zware OV-as voor doorgaande en bestemmingsreizigers

Er maken dagelijks zo'n 30.000-40.000 OV-reizigers gebruik van de Binnenstadsas. Daarvan heeft 35% de haltes in binnenstad als herkomst of bestemming. Daar komt nog 10% bij als ook de haltes aan de Biltstraat mee worden genomen. 55% heeft een herkomst en bestemming daarbuiten. Dat zijn reizigers vanaf bijvoorbeeld USP of vanuit de regio met een bestemming buiten de binnenstad.

(2) Ontwikkeling: doorgaand neemt af, aantal bestemmingsreizigers neemt toe

De afgelopen 5 jaar is het aantal in- en uitstappers op de binnenstadshaltes zo'n 20% toegenomen. Het verkeersmodel prognosticeert voor de toekomst een bescheiden groei. De verwachting is dat het aantal doorgaande reizigers juist afneemt door de komst van tramlijn 22 en inzet op het 'wielconcept'. Daardoor daalt het aandeel doorgaande reizigers richting 2030 (tram) en 2040 (wiel). In 2040 kan het aandeel doorgaand gedaald zijn tot 25 % als gekozen wordt voor een variant waarbij maximaal op het wiel wordt ingezet. Ook dan blijft de reizigersstroom in absolute aantallen aanzienlijk met ongeveer 25.000 reizigers op de screenline tussen Vredenburg en Neude.

(3) Binnenstadsas vooral gebruikt vanaf regionale kernen en wijken op grotere afstand van binnenstad

Het busnetwerk geeft een groot aantal bestemmingen een rechtstreekse verbinding met de binnenstadshaltes:

- Utrecht Science Park
- Leidsche Rijn, Vleuten, Terwijde, de Meern
- Nieuwegein West, Centrum en Oost
- Bilthoven, Maartensdijk
- De Bilt, Zeist, Driebergen, Doorn, Utrechtse Heuvelrug,
- Maarssen, Maarssenbroek
- Ook zijn eigenlijk alle stadswijken rechtstreeks bereikbaar, hetzij via de St. Jacobsstraat of Vredenburg danwel via de haltes Neude, St.Janskerkhof en Stadsschouwburg.

De belangrijkse herkomsten van reizigers die uitstappen op de haltes aan de binnenstadsas zijn Zeist, USP, De Bilt en wijken die wat verder van de binnenstad liggen. De binnenstadsas bedient dus vooral reizigers vanuit wijken die op grotere afstand van de binnenstad liggen en de regionale kernen die via HOV-buslijnen ontsloten zijn naar Utrecht.

(4) Vanaf het centraal station kiest een minderheid voor een overstap naar de bus en loopt (of fietst) de meerderheid naar de binnenstad

Het gebruik van de haltes aan de binnenstadsas hangt sterk samen met de vraag of reizigers een directe busverbinding naar de binnenstadsas hebben:

- Reizigers die gebruik kunnen maken van een directe busverbinding via de Binnenstadsas stappen meestal uit op één van de binnenstadshaltes. Dit zijn zo'n 85% van alle reizigers naar één van de binnenstadshaltes.
- Reizigers die geen directe busverbinding hebben, maar bijvoorbeeld van trein, tram of een andere buslijn gebruik maken, lopen (of fietsen) merendeels (ongeveer 80%) vanaf het station naar de binnenstad. Een beperkt aandeel (ongeveer 20%) stapt op centraal station over op een buslijn naar één van de binnenstadshaltes. Dit zijn de resterende 15% van de reizigers naar één van de binnenstadshaltes; een groep van zo'n 2.000 reizigers. Zo zijn Nieuwegein en Houten bijvoorbeeld belangrijke herkomsten van binnenstadsbezoekers per OV maar maken zij maar beperkt deel uit van de groep reizigers via de binnenstadsas.

Kortom, de binnenstadshaltes worden goed gebruikt door reizigers met een directe busverbinding naar de binnenstad. Maar als er overgestapt moet worden, kiest 80% niet voor de bus maar voor lopen (of fietsen) voor het laatste stuk vanaf het centraal station.

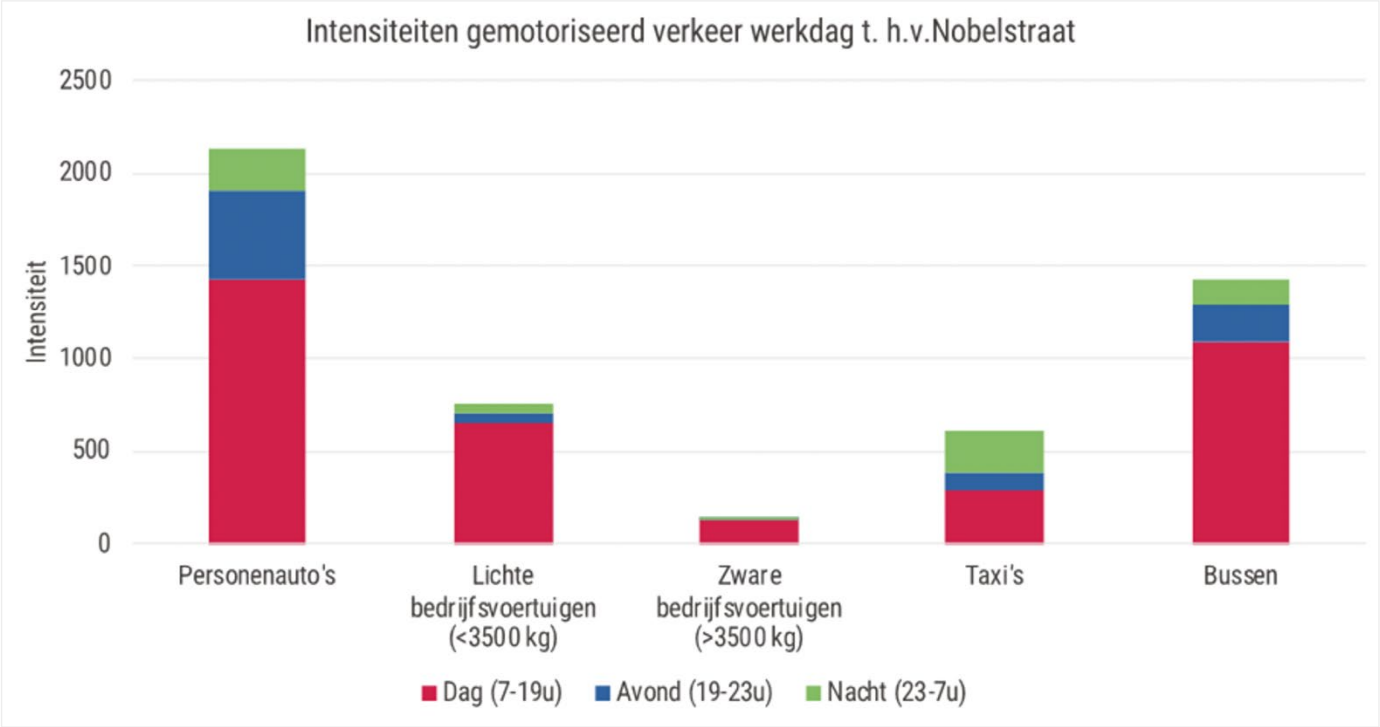
Wegverkeer op de Binnenstadsas

Bron: ANPR-gegevens Nobelstraat tussen Keizerstraat en Lange Jufferstraat 05-04-2018 t/m 18-04-2018

Het OV is goed voor 28% van de verkeersbewegingen op de binnenstadsas, de rest komt van logistiek verkeer en personenauto's. Dat is beduidend minder dan de 50% die genoemd is in de Omgevingsvisie.

In de grafiek zijn de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer in de Nobelstraat te zien. De volgende zaken vallen op:

- Het aantal bussen op een gemiddelde werkdag is 28% van het totaal aantal voertuigen dat hier rijdt.
- Personenauto's zorgen voor 42%, lichte bedrijfsvoertuigen 15%, zware bedrijfsvoertuigen 3% en taxi's 12%.
- 94% van de bedrijfsvoertuigen dat hier rijdt, rijdt hier overdag tussen 07.00 en 19.00. De verklaring hier achter is dat laden en lossen is toegestaan tussen deze tijdstippen
- Bijna de helft (47%) van het aantal taxi's dat op de binnenstadsas rijdt, rijdt hier overdag. Zo'n 15% 's avonds en 38% in de nacht.



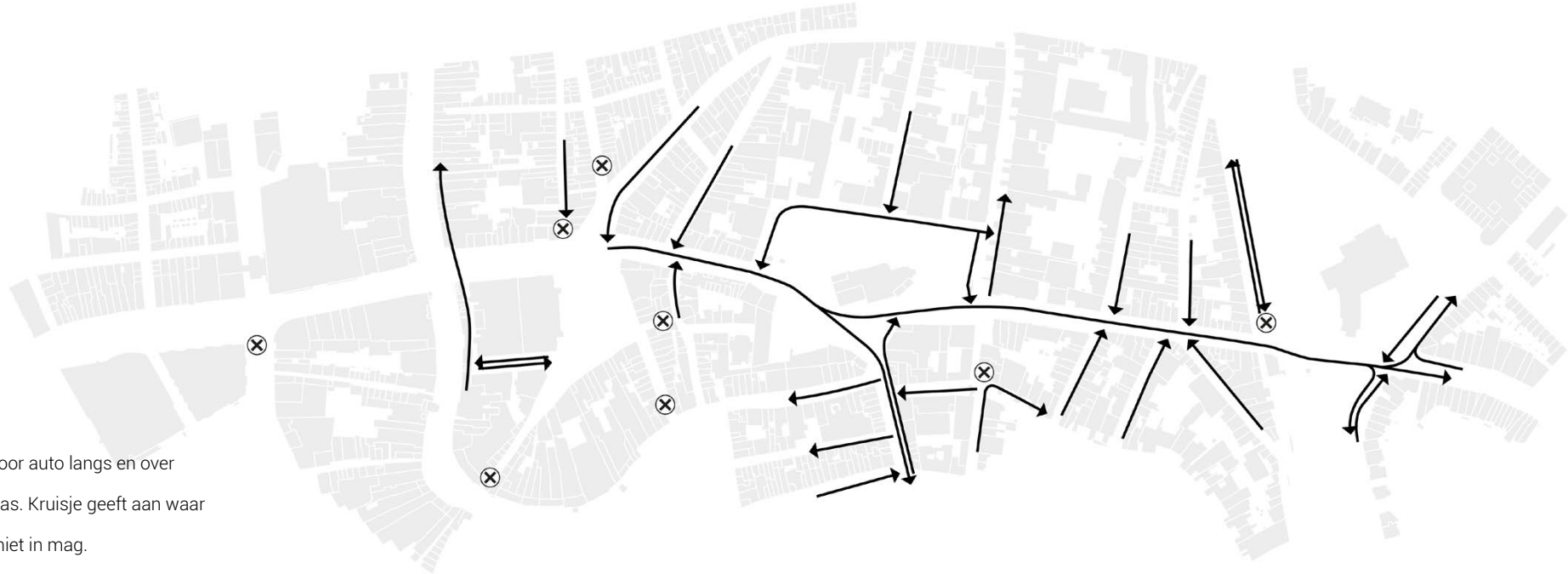




Gemotoriseerd verkeer moet via binnenstadsas naar bestemming

Het aantal bussen op een gemiddelde werkdag is maar 28% van het totaal aantal voertuigen dat hier rijdt. Personenauto's zorgen voor 42%, lichte bedrijfsvoertuien 15%, zware bedrijfsvoertuigen 3% en taxi's 12%. 94% van de bedrijfsvoertuigen dat hier rijdt, rijdt hier overdag tussen 07.00 en 19.00. Bijna de helft (47%) van het aantal taxi's dat op de binnenstadsas rijdt, rijdt hier overdag. Zo'n 15% 's avonds en 38% in de nacht.

Routing gemotoriseerd verkeer (excl. bus)



Kaart: routing voor auto langs en over de Binnenstadsas. Kruisje geeft aan waar je met de auto niet in mag.

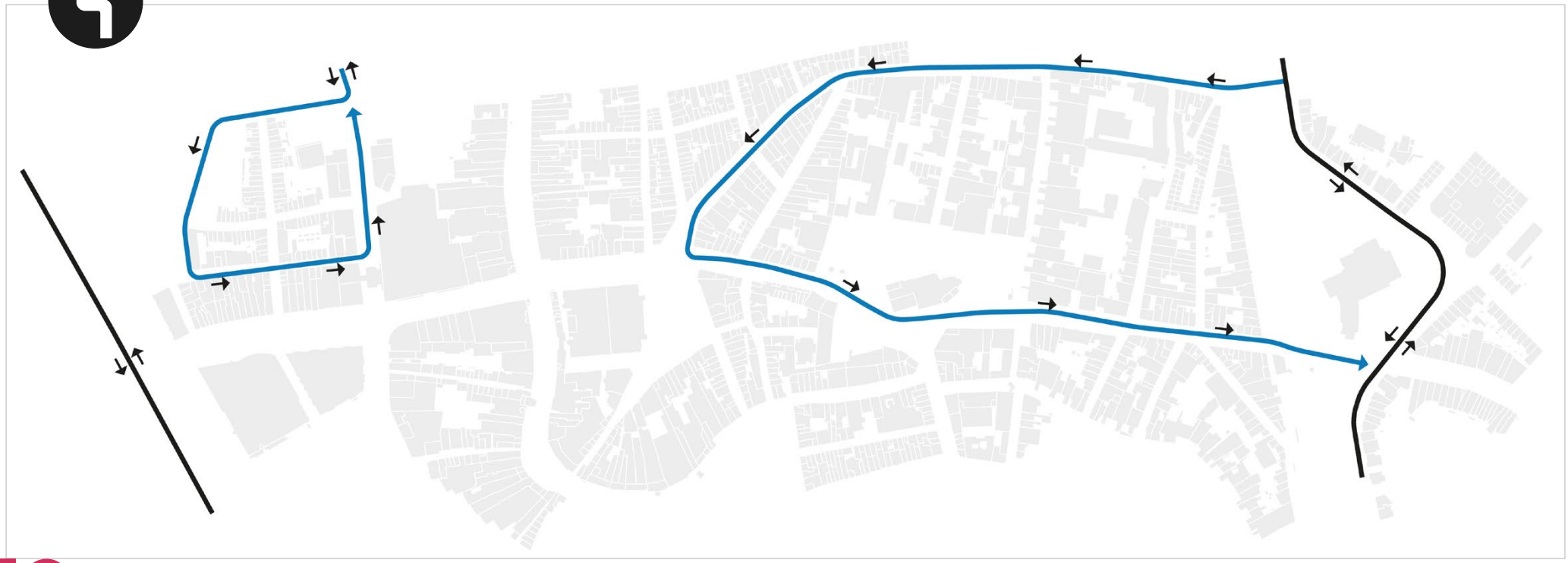




De binnenstadsas heeft een belangrijke logistieke functie. Voor grote voertuigen is er geen goed alternatief voorhanden.

Veel straten in de binnenstad zijn smal en draagkracht van kelders is onvoldoende voor grote voertuigen. De Binnenstadsas is een van de twee routes waar dit wel mogelijk en gewenst is voor het vervoer van goederen en materialen waar geen alternatief voor is.

Hoofdroutes vracht

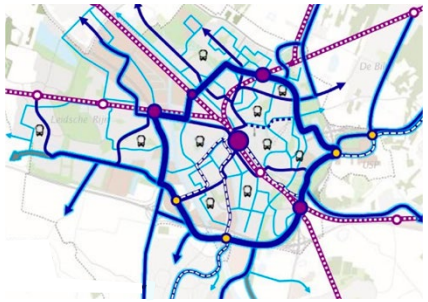


H3.opgave



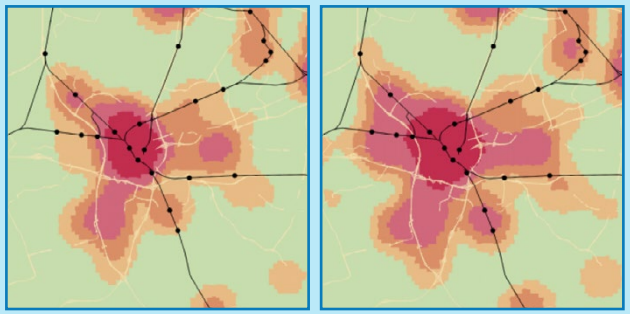


Conflict: Al het gebruik op de binnenstadsas groeit !



OV-relevantie schaalsprong:
Concept "Wiel met Spaken"

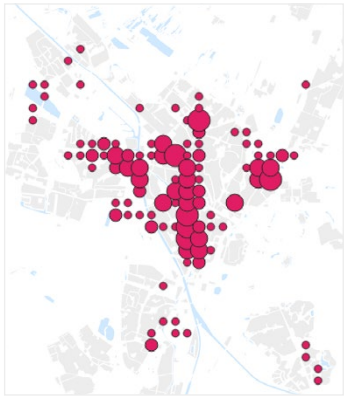
Nabijheid van woningen en banen binnen 2,5km



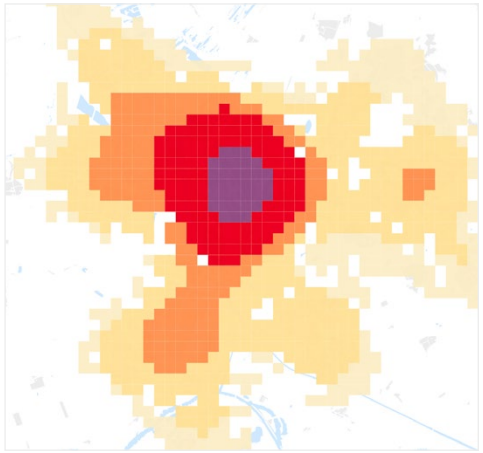
1997 *2007*

Schaalsprong.

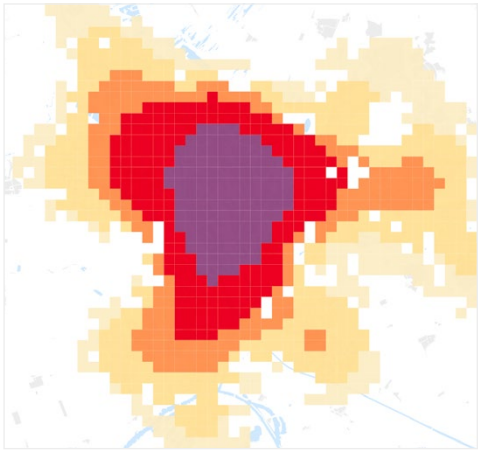
Binnenstad als 'stedelijke huiskamer' van groeiende metropoolregio Utrecht



Harde plannen 2030



Nabijheidsindex 2018



Nabijheidsindex 2040 (prognose)



Herstel van de singel



Herinrichting Voorstraat



Stedelijke huiskamer

Stationsgebied



Vredenburgplein



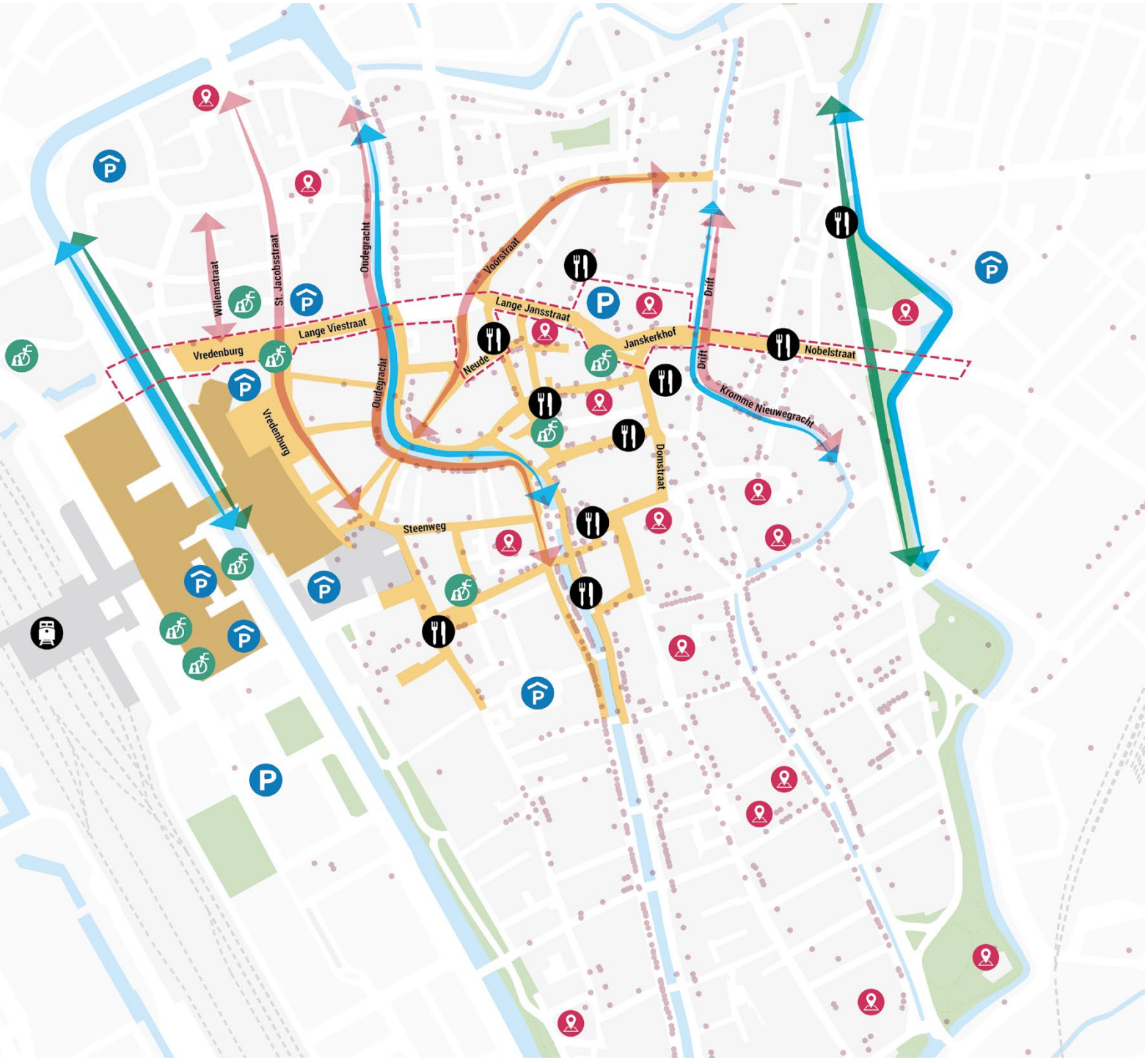
Herinrichting Nachtegaalstraat & Burg. Reigerstraat

Binnenstadsas is belangrijk scharnierpunt in de binnenstad van Utrecht

Doorgaande structuren:
St. Jacobsstraat-Vredenburg, Oudegracht, Voorstraat-Neude, Drift-Kromme Nieuwegracht, Maliesingel-Wittevrouwensingel.

Legenda

- Geel = Voetgangersgebied
- Rood icoon = special (museum/kerk,..)
- Paarse bolletjes = Rijksmonumenten
- Pijlen = Doorgaande structuur









De optelsom van functies knelt. Idealiter is er meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen.

De breedte van fietspad en trottoir is smal voor het aantal gebruikers. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden de binnenstadsas op drukke momenten. Het is niet bepaald uitnodigend om langs deze drukke straten op de smalle stoepen te lopen en het is lastig deze route over te steken. Het zijn ook geen prettige straten om aan te wonen of te gaan winkelen.

Op bijvoorbeeld het oostelijke deel van de Nobelstraat en rondom Janskerkhof is de krapte van het profiel extra aanwezig omdat trottoirs worden bezet door obstakels (reclameborden, geparkeerde fietsen, terrassen, goederenvoertuigen die laden/lossen). Dit zorgt ervoor dat het trottoir slecht toegankelijk is voor bepaalde doelgroepen (ouderen die slecht ter been zijn, rolstoelgebruikers, mensen met een visuele of auditieve beperking).

Niet alleen bussen, fietsen en voetgangers vragen ruimte. Ook functiestroken laden/lossen en taxistandplaats vragen ruimte (Lange Viestraat, Lange Jansstraat, Nobelstraat).

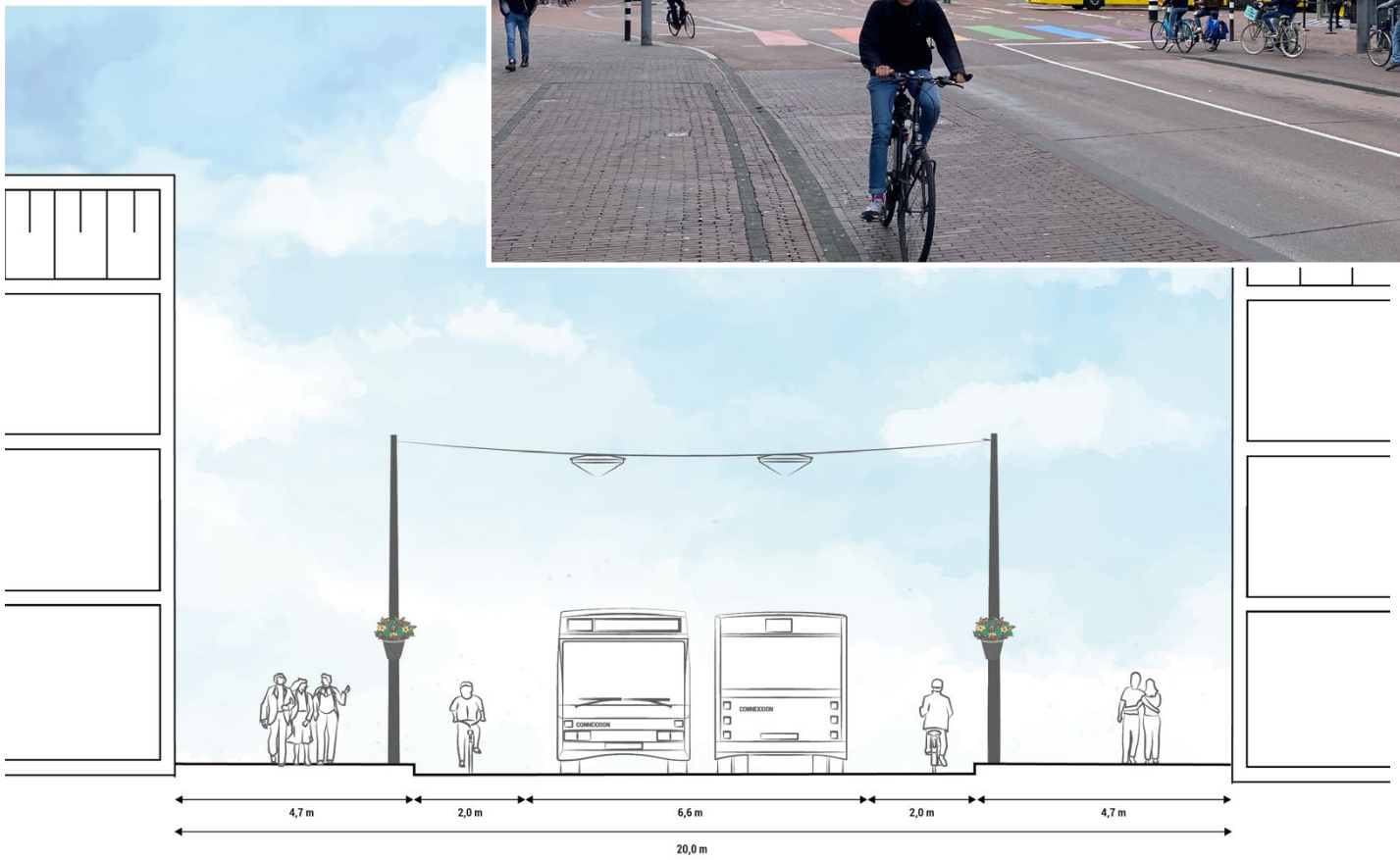
Vredenburg

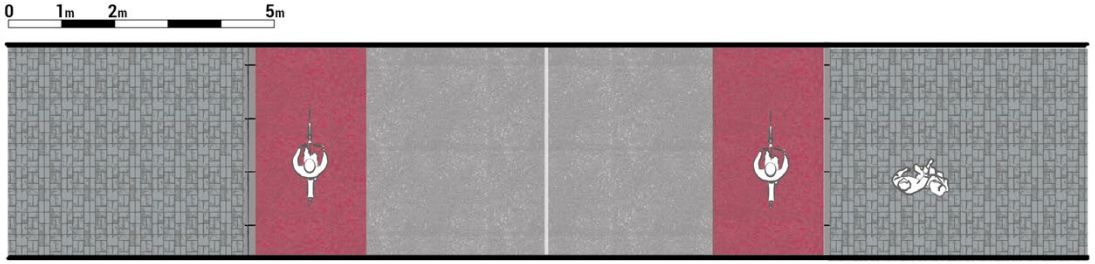




Lange Viestraat





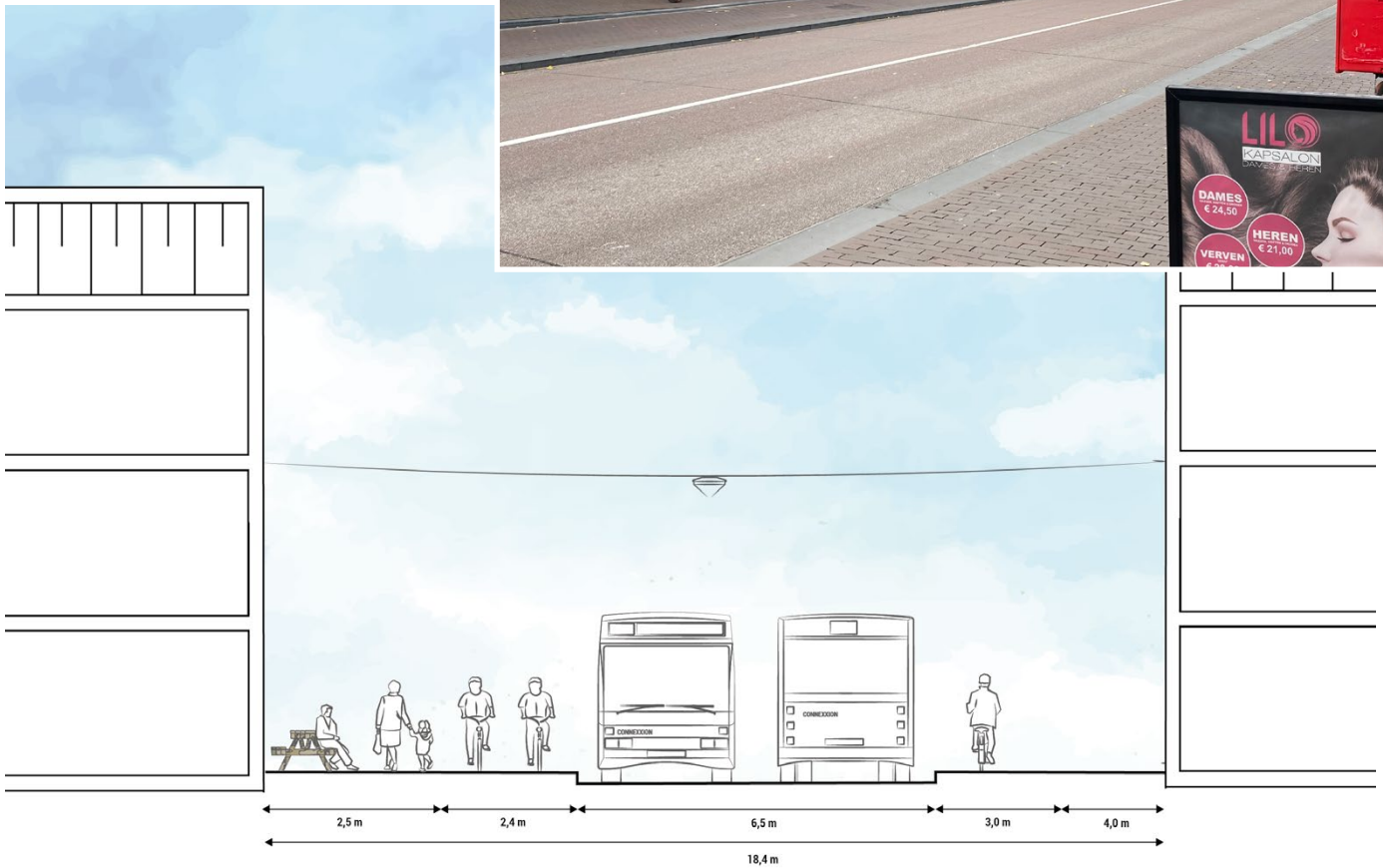


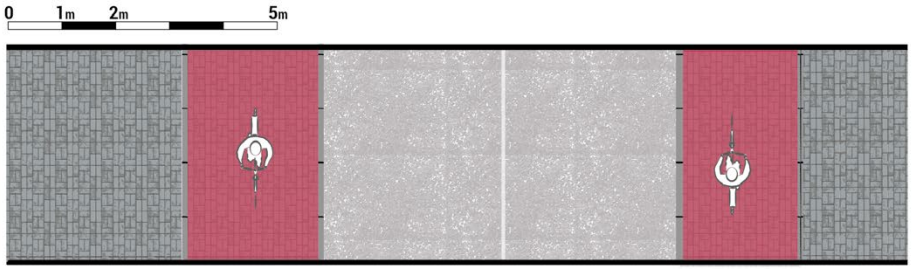
Potterstraat



Lange Jansstraat

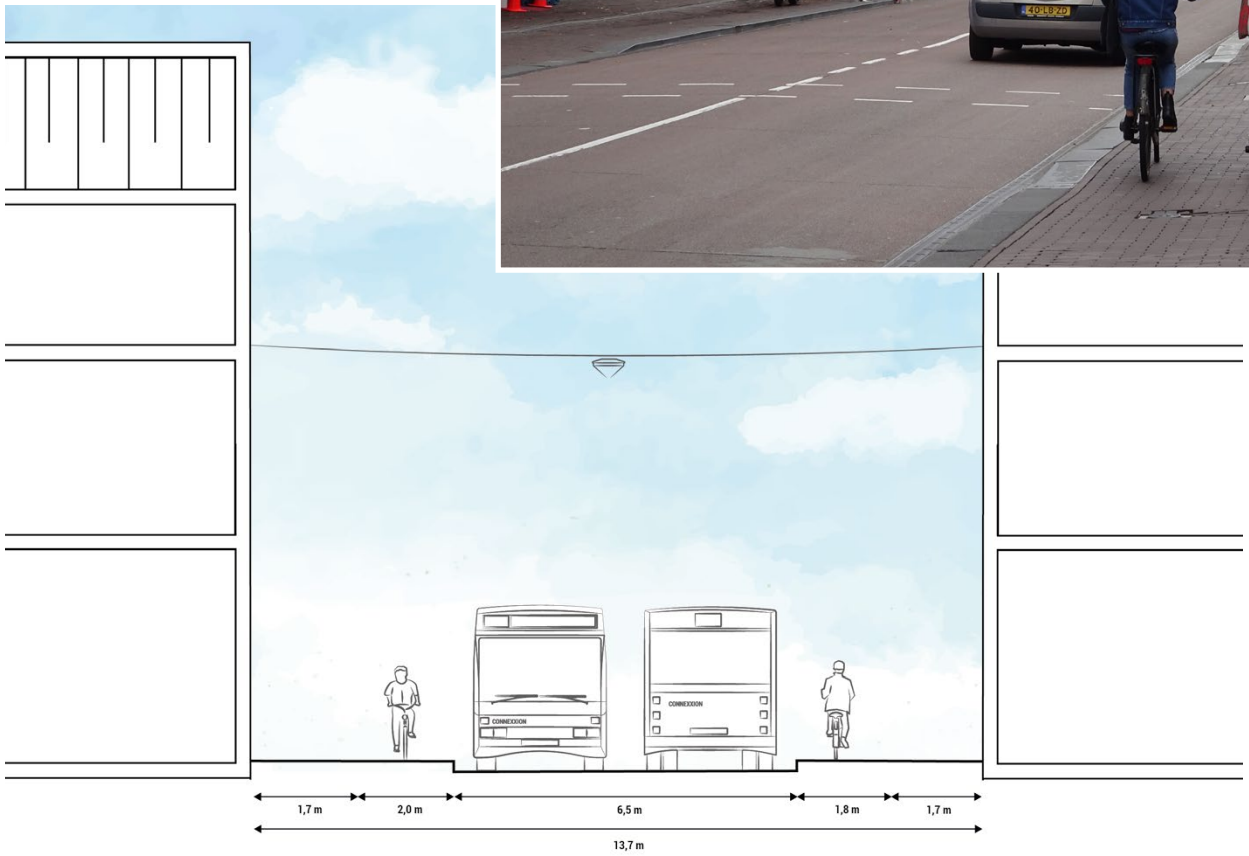






Nobelstraat







Krappe ruimte vertaalt zich door naar wachttijd

De belasting volgend uit de optelsom van alle vervoerswijzen op de Binnenstadsas is zo groot dat een vlekkenloze doorstroming op de (geregelde) kruispunten niet in te passen valt in de daarvoor beschikbare ruimte.

Er ontstaat vertraging bij kruispunt Lucasbrug/ Wittevrouwensingel, omdat ook auto's en goederenvervoer gebruik maken van de busbaan waardoor een wachtrij ontstaat.



Situatie kruising bij Lucasbrug







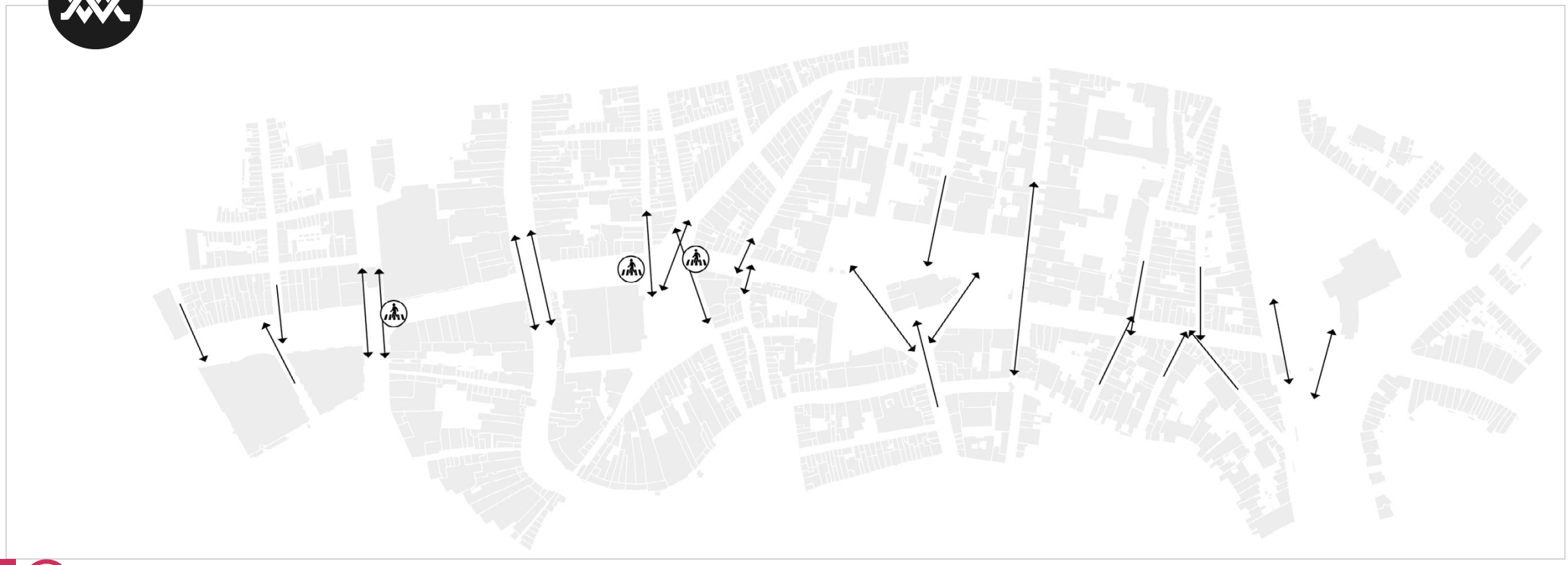




Veel te winnen in oversteekbaarheid

Naast het hoge aantal verkeersbewegingen (35.000 fietsers en ongeveer 1.500 bussen per etmaal & auto's op gedeelte tussen Janskerkhof en Schouwburg) wordt de oversteekbaarheid bemoeilijkt door de hoge snelheid en onoverzichtelijkheid.
Vanaf de Lange Jansstraat tot de Stadsschouwburg zijn er op dit moment weinig (formele/geregelde) oversteekplaatsen waar kwetsbare doelgroepen kunnen oversteken. Deze oversteekplaatsen liggen daarnaast uit de logische looproute.

Oversteekbaarheid







Bij haltes extra belemmering in oversteekbaarheid door hoogteverschillen en hekken

Vanaf de Lange Jansstraat tot de Stadsschouwburg zijn er op dit moment weinig (formele/geregelde) oversteekplaatsen waar kwetsbare doelgroepen kunnen oversteken. Dit maakt voor deze doelgroepen de looproute van de bushalte naar de binnenstad minder toegankelijk.

De haltes zelf vormen een extra belemmering in de oversteekbaarheid van de straat. Denk aan: 70 meter lange halte met hekwerk en hoogteverschillen.

Deze hekwerken zijn nodig vanuit veiligheidsredenen om de grote aantallen fietsers en wachtende OV-reizigers te scheiden. De hoge perrons waarborgen de toegankelijkheid voor minder valide reizigers.





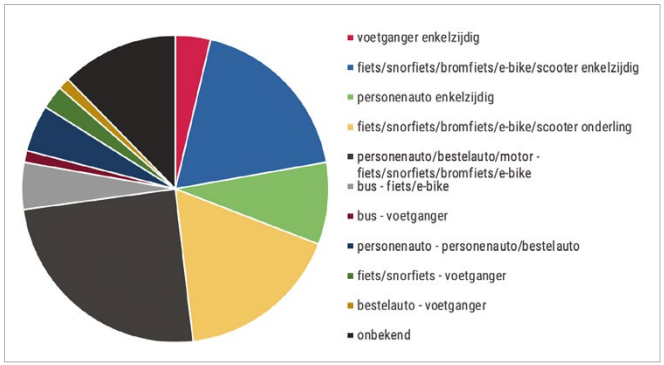
Onveilige situaties door plots oversteken, uitwijken voor obstakels en hoogteverschillen.

Veiligheid. Bevoorradend verkeer/bouwverkeer dwingt fietsers soms om busbaan te gebruiken. Ook beperkte oversteekbaarheid van de straat kan tot gevaarlijke situaties leiden doordat verschillende vervoerswijzen elkaar niet aan zien komen / verwachten.

Ongevallen binnenstadsas
2018 - 2020

- Er hebben in de afgelopen drie jaar geen ongevallen met doden plaatsgevonden.
- Er hebben 47 ongevallen plaatsgevonden met alleen schade, 34 ongevallen met gewonden.
- Van de 34 gewonden, zijn er 18 fietsers, 9 brom-/snor-/e-fietsers, 5 voetgangers, 1 inzittendende van een personenauto.
- Bij 5 van de 81 is in de afgelopen drie jaar een bus betrokken geweest. Driemaal betrof dit een ongeval met een fiets, eenmaal met een e-bike en eenmaal met een voetganger. Opvallend is dat ongeveer een kwart van de geristreerde ongevallen een ongeval tussen een motorvoertuig (personenauto, bestelauto of motor) en fiets/bromfiets/snorfiets/e-bike betrof en ongeveer 1/6e tussen fietsers/snorfiets/bromfiets/e-bike/scooter onderling.
- De Binnenstadsas is een drukke route met veel overstekend verkeer. Deze route komt als naar een groter gebied gekeken wordt duidelijk naar voren qua ongevallen. Er staan drie ongevallenconcentraties op deze route in de top 16 onveilige locaties in Utrecht uit de recente Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid (januari 2021):
  - nummer 4: Jansveld - Lange Jansstraat – Loeff Berchmakerstraat – Neude – Potterstraat – Voorstraat
  - nummer 8: Janskerkhof - Korte Jansstraat
  - nummer 14: Hollandse Toren - Lange Viestraat - St. Jacobsstraat - Vredenburg"

Betrokkenen ongevallen Binnenstadsas
2018 t/m 2020 (totaal 81 ongevallen)



Let op: *dit zijn de door de politie geregistreerde ongevallen waarvan de exacte locatie bekend is. Omdat de politie niet bij alle ongevallen is, worden niet alle ongevallen geregistreerd, vooral de lichte ongevallen kennen een grote onderregistratie. Daarnaast wordt ook niet van alle ongevallen de exacte locatie geregistreerd.*

Ongevallen





Let op: foto's zijn genomen in 'Coronatijd'. Op een gemiddelde zaterdagmiddag zonder lockdown is het een stuk drukker.

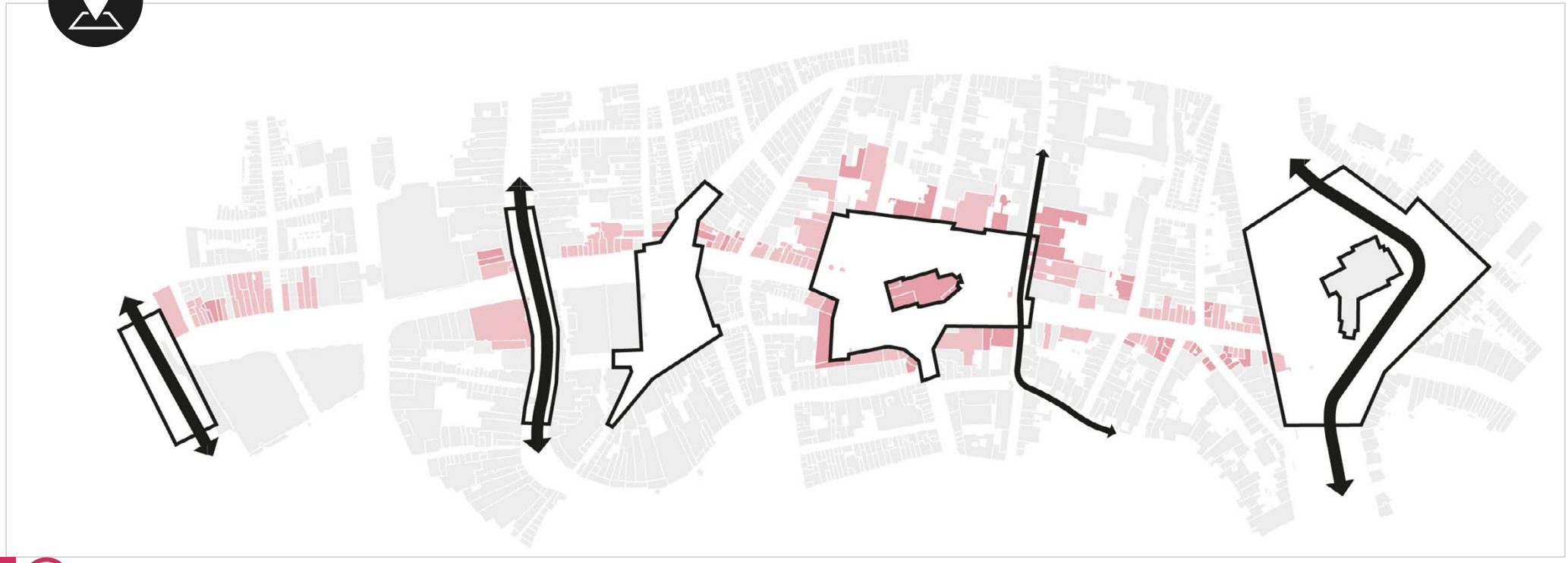
Oversteekbaarheid



Stedelijke ruimtes zijn doorsneden. Beperkt functioneren (en beleving) van pleinen en doorgaande routes.

Doorsnijding van stedelijke ruimtes doordat voor elke functie ruimte is toegekend (busbaan, fietsstrook) zet functioneren van pleinen onder druk. Barrièrewerking speelt vooral waar de as stedelijke verbindingen kruist bij Oudegracht, Neude, Janskerkhof en Lucasbolwerk. Doorgaande structuren en pleinen worden niet als zodanig ervaren door de functie en ruimtelijke inrichting van de Binnenstadsas.

Pleinruimte





Pleinbeleving-/ Continuïteit

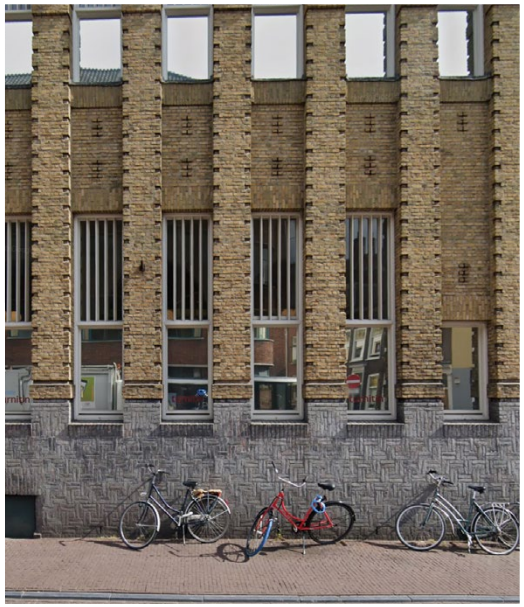
‘Eindpunt’ voor winkelend publiek

Barrierewerking verhindert nu dat het winkelgebied ten noorden van de binnenstadsas goed verbonden is met het gebied ten zuiden van de binnenstadsas. De kwaliteit wandelroutes in binnenstad is van economisch belang. Binnenstadsas zorgt nu voor een barrière waardoor winkelend publiek de straat niet oversteekt, bijvoorbeeld bij Oudegracht en richting de Voorstraat.











Binnenstadsas is niet ingericht op flaneren en verblijven.

De binnenstadsas heeft een grotere economische potentie dan het huidige gebruik. Dit komt meer tot zijn recht als de verblijfsfunctie versterkt wordt.

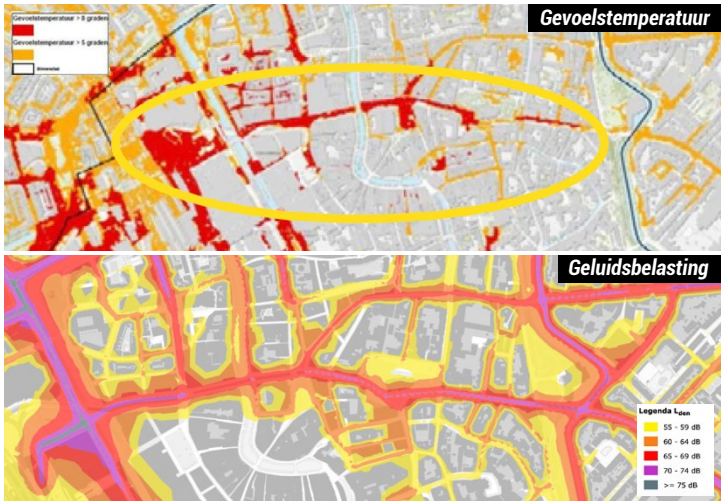
Echter niet alle plekken zijn voor verblijf even geschikt. Op grote delen van de as is de verblijfskwaliteit ook gering omdat bebouwing zich nu niet leent voor interessante drempelzones (transparantie).

Toe-eigening van drempelzones en bebouwing



Weinig ruimte voor groen op een van de warmste plekken van de stad

In de oranje gebieden is de gevoelstemperatuur meer dan 5 graden en in de rode gebieden meer dan 8 graden hoger dan buiten de stad. De Binnenstadsas is een van de warmste plekken van de Utrechtse binnenstad.



Groen is zeer beperkt aanwezig. Bussen en bijbehorend asfalt maakt nu het plaatsen van bomen complex. Riolering ligt onder het trottoir.

Tegelijkertijd speelt er nog dat het (bus)verkeer zorgt voor ***geluidsoverlast*** en een verslechtere ***luchtkwaliteit*** in de smalle straten.

H4.uitgangspunten

Uitgangspunten



Uitgangspunt is een ***vergelijkbaar aantal fietsers*** op de binnenstadsas in de toekomst. De alternatieve routes 'om de noord' en 'om de zuid' *(o.a. via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg)* zijn sneller en logischer dan de route door de binnenstad. Hiermee verdeelt het fietsverkeer zich over de routes en zorgt ervoor dat het aantal fietsers op de binnenstadsas in de toekomst vergelijkbaar is met de huidige situatie. Dit is in lijn met het mobiliteitsplan 2040.



Voor bevoorradend verkeer en autoverkeer is het uitgangspunt dat het aantal bewegingen vermindert en zo laag is dat het niet beperkend is. Het is niet mogelijk om de verbinding er helemaal uit te halen. Ondernemers bevoorraden op de binnenstadsas blijft mogelijk met goederenvoertuigen. Ook grote vrachtwagens die geen andere route kunnen rijden om hun bestemming in de binnenstad te bereiken mogen onder bepaalde voorwaarden gebruik maken van deze as.

Om te komen tot minder bussen door de binnenstad is het uitgangspunt dat doorgaande reizigers zoveel mogelijk een goed alternatief buiten de binnenstadsas om geboden wordt. Uitgaande van het aandeel reizigers met bestemming op de binnenstadsas zou het aantal ritten op de binnenstadsas dan met circa de helft omlaag moeten kunnen *(aandeel doorgaand is 46-48%, zie analyse pagina 17).*

Inspiratie. Leren van... integrale thema's stadsstraten



Positie van de straat in het netwerk
Wat is de verkeerskundige functie, het nabijheidspotentieel en de aanvoer vanuit omliggende straten?



Continuïteit van de stroom
Afhankelijk van de gebruiker. Snel van A naar B? Of juist kiezen voor route als een prettige beleving?



Oversteekbaarheid
In hoeverre is de straat kris-kras te kruisen?



Deelpotentieel
In hoeverre is er een vermenging van stromen mogelijk?



Sociale interactie
In hoeverre is er ruimte voor ontmoeten, verblijven, flaneren en spelen?



Straatklimaat
Geluid, luchtkwaliteit en lokaal klimaat. Is het mogelijk een praatje te maken? Schaduw op een warme zomerdag?



Oriëntatie en zintuigelijke prikkeling
Is er variatie in het gevelbeeld, schaduwwerking, zijn er herkenningspunten, verlichting?



Ruimteverhoudingen
Zijn ruimteaanbod en gebruik een harmonieus geheel? Minder dan 2 mensen per meter straat voelt leeg, 13 bevolkt. Vanaf 100 meter registreren we lichaamstaal. Vanaf 22-25 meter gezichtsuitdrukkingen en emoties.



Comfort en veiligheid
Is de straat comfortabel en veilig? Denk aan: route-continuïteit, obstakels, drempels, overzichterlijkheid.



Toe-eigening van drempelzones
Wat gebeurt er in de zone tussen privé en openbaar gebied?



Interactiepotentie van de bebouwing
Wat gebeurt er in de plint van de aanliggende bebouwing?



Klimaatadaptatie
In hoeverre is er ruimte voor groen, het tegengaan van hittestress en wateroverlast?

H5.varianten

5 Varianten



Variant 1
Ruimtelijke optimalisatie

Variant 1 is een opgewaardeerde situatie van het bestaande. De maatvoering van de bestaande functies blijft gehandhaafd. Er is een subtiele verandering in de materialisatie om ruimtelijk te optimaliseren en in principe geen verandering van het huidige busnet *(een aantal wijzigingen met geringe impact zijn echter wel mogelijk).*



Variant 2
Bus in fietsstraat

In variant 2 wordt het grootste deel van de bussen geherrouteerd. Hierdoor rijden er nog 26 bussen per uur per richting over de binnenstadsas: qua intensiteit veel minder dan in de huidige situatie. Fietsers kunnen hierdoor ook op de rijweg rijden, gemengd met het busverkeer. Dit zorgt voor meer ruimte voor het trottoir en voor eventuele vergroening.



Variant 3
Stadstram

In variant 3 worden alle bussen die over de binnenstadsas rijden vervangen door een stadstram. Een overstappunt aan de rand van de stad maakt het voor reizigers uit de bus mogelijk om over te stappen op de tram. De tram deelt de ruimte met de fiets. Er ontstaat volop ruimte voor eenheid in materialisatie, de voetganger en (beperkt) groen.



Variant 3 - Subvariant
TramBus

TramBus is een subvariant van variant 3. Het is een dubbel gelede bus die enkele kenmerken van de reguliere tram heeft. Qua inrichting lijkt deze variant op de stadstram. Wel moet bedacht worden dat het comfort van de TramBus sterk wordt bepaald door de infrastructuur: een glad wegdek en ruime boogstralen vergroten het comfort.



Variant 4
Kleine busjes

In variant worden doorgaande reizigers om de binnenstad heen geleid (alle bussen krijgen een andere route) en worden de bestemmingsreizigers van de binnenstad bediend door middel van kleinere (30 persoons)busjes. Op de binnenstadsas ontstaat hierdoor ruimte voor eenheid in materialisatie, vergroening, voetgangers en fietsers.



Variant 5
MetroTram

In variant 5 wordt uitgegaan van een ondergrondse MetroTram, welke alle bussen op de binnenstadsas vervangt. Hierdoor ontstaat veel ruimte bovengronds voor voetganger, fiets en groen.

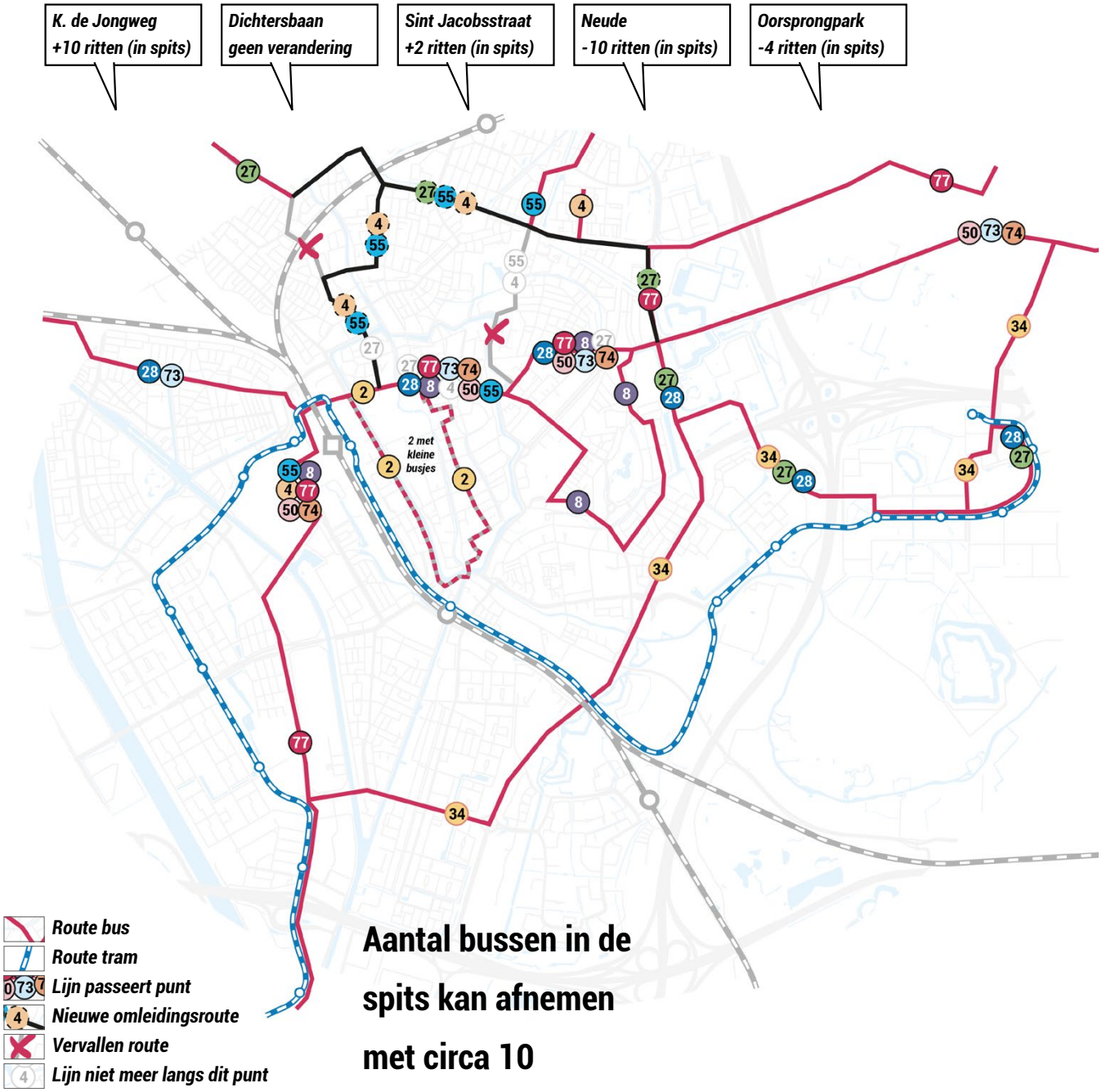
Variant 1 - Ruimtelijke optimalisatie



Variant 1: Ruimtelijke optimalisatie

In principe gaan we in deze variant ***uit van het huidige busnet***. Er zijn echter wel invloeden op de ontwikkeling van het busnet die maken dat er meer of minder bussen gaan rijden in de toekomst. ***De prognoses tot 2030 laten zien dat het vervoer op de binnenstadsas afneemt met circa 14 - 15%*** doordat de tram naar de Uithof / USP en buslijnen buiten de binnenstadsas om vervoer naar de Uithof overnemen.

Om het aantal buslijnen in dit scenario enigszins te verminderen is ervoor gekozen de verbinding van Zuilen naar USP (lijn 27) via de K.de Jongweg naar USP te laten rijden. Ook lijn 55 van Maartensdijk naar Utrecht en stadsbus lijn 4 vanaf Ben Goerionstraat rijden via de K.de Jongweg en St.Jacobsstraat. De bushaltes Eykmanplein en Kleine Singel vervallen dan. De verbinding met het Centrum wordt via de halte St.Jacobsstraat geboden. De reistijd naar het station iets tot 2 minuten langer, die van Zuilen naar USP juist enkele minuten korter.

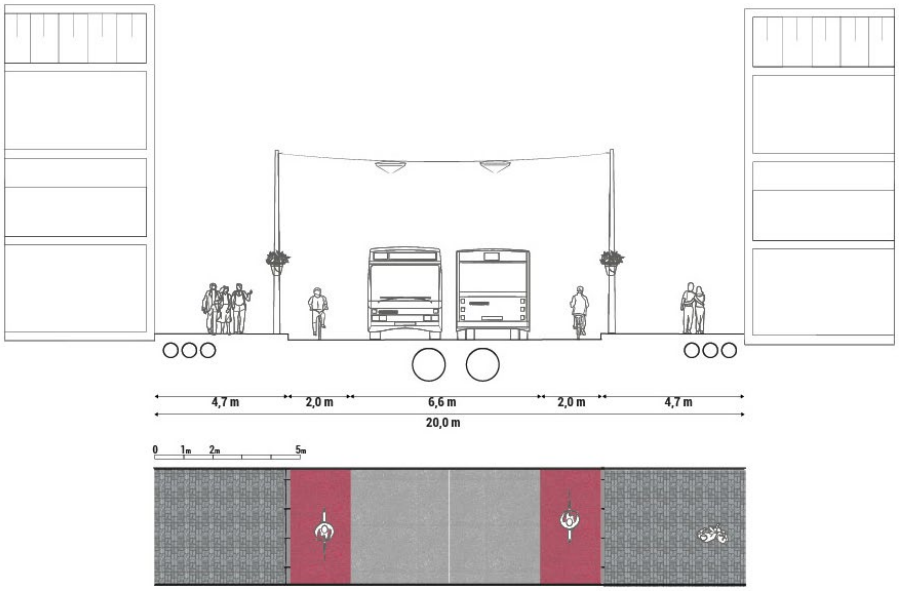


Aantal bussen in de spits kan afnemen met circa 10 bussen per uur

Quick win: andere route mogelijk voor lijnen 4, 27 en 55

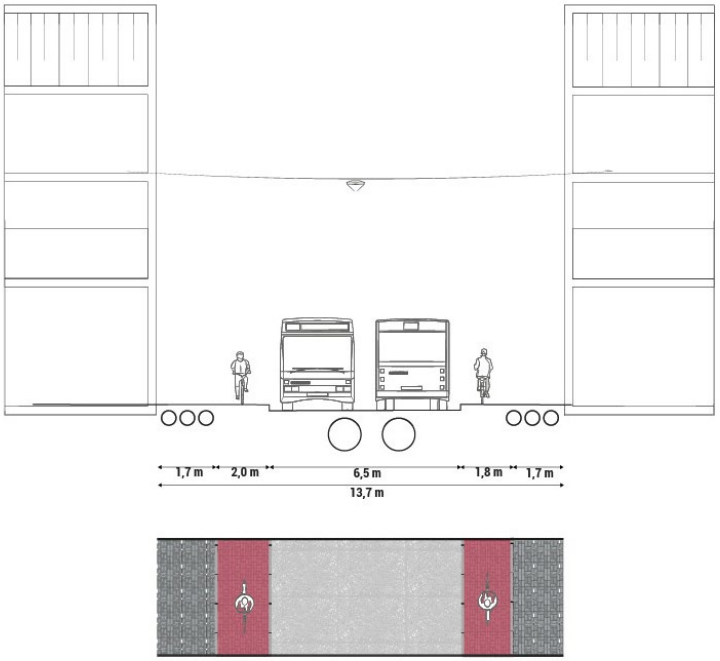
- ***Lijn 4*** rijdt via K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord en niet meer via de Wittevrouwensingel en de binnenstadsas. Het centrum blijft via de halte St.Jacobsstraat bereikbaar.
- ***Lijn 27*** van Zuilen naar Sciencepark rijdt niet meer via de binnenstadsas, maar via Loevenhoutsedijk (of Marinxlaan), Brailledreef en K. de Jongweg
- ***Lijn 55*** uit Maartensdijk rijdt via K. de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord naar CS en niet meer via de Wittevrouwensingel en de binnenstadsas. Het centrum blijft via de halte St.Jacobsstraat bereikbaar.

Variant 1: Ruimtelijke optimalisatie



Lange Viestraat

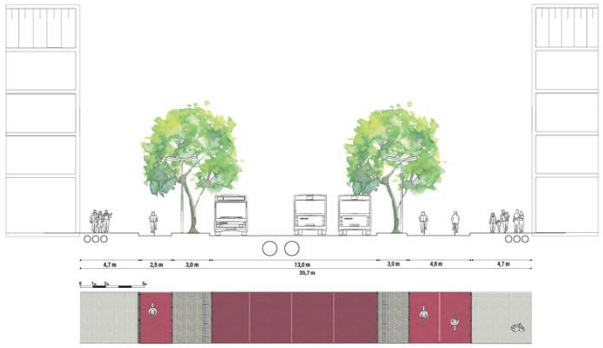
- *Circa 4,5m voetpad*
- *2m fietspad naast busbaan. Optie om profiel drempeloos te maken.*



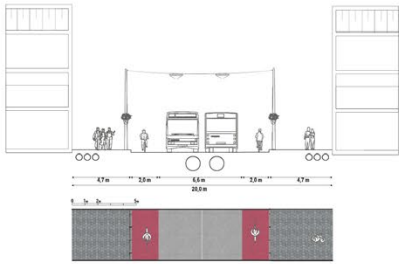
Nobelstraat

- *Nog geen 2m voetpad*
- *2m fietspad naast busbaan. Optie om profiel drempeloos te maken.*

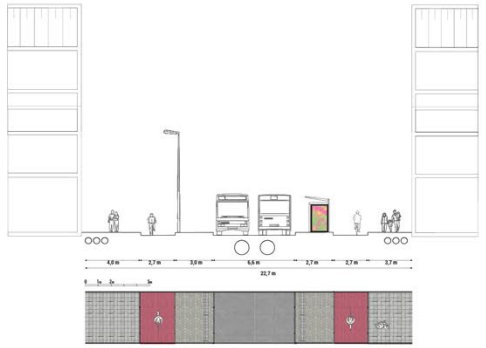




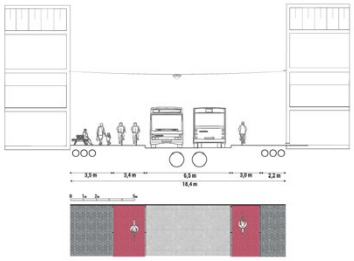
01. Vredenburg



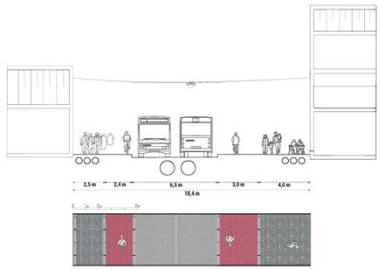
02. Lange Viestraat



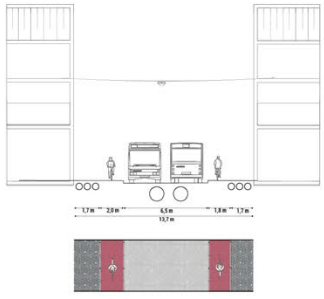
03. Potterstraat



04. Lange Jansstraat



05. Nobelstraat 1



06. Nobelstraat 2





1 Fietspad op het niveau van rijbaan in plaats van verhoogd.

- Vermijden van onnodige constructies van banden tussen de verschillende verkeersstromen.



2 Plateau constructie, bestrating met subtiele begrenzing tussen het verschillend gebruik.

- Geeft hierdoor ruimtelijke kwaliteit aan de plek, waardoor het plein als geheel wordt ervaren.
- Opruimen van 'functie-arme' verharding. Waar alleen laden en lossen plaatsvind kan dit subtiel worden weergegeven in de materialisatie.



3 Zoveel mogelijk de pleinen vergroenen.

- Door de maatvoering van het verkeersdeel en de ligging van kabels en leidingen is vergroenen in deze variant niet mogelijk. Vergroening concentreren op de pleinen.



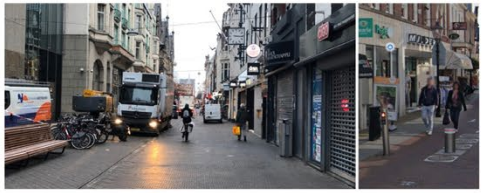
4 Toepassen van inritbanden om de continuïteit te versterken.

- Om het trottoir in de looproute continu te houden, toepassen van inritbanden bij kruisende straten.



5 Er blijft in deze variant weinig ruimte over voor het trottoir.

- Individiduele 'eilanden' kunnen in deze variant beter worden vormgegeven. Maar geen integraal profiel / vergroening mogelijk.



Geen aparte stroken voor laden en lossen

- Laden en lossen in de stoep markeren. Geen aparte ruimte en extra 'dakpannen'.

Variant 2 - Bus in fietsstraat









Bus in fietsstraat.. ervaringen uit Leiden

Er rijden per etmaal werkdag ca. 725 bussen door de Breestraat (op de binnenstadsas in Utrecht rijdt grofweg het dubbele aantal bussen). De rijbaan is versmald zodat de bus achter de fiets aan zou moeten rijden. Daarom zou de bus met de snelheid van de fiets moeten rijden. Bij aanvang gold er een strak 15 km/u regime. Deze is vastgelegd in een convenant met de gemeente. Wettelijk is er geen basis voor het opleggen van 15 km/u. Deze snelheid is gekozen omdat het de gemiddelde fietssnelheid is. Al snel bleek er een grote variatie in de fietssnelheden te zitten. ***Bussen sukkelden achter trage fietsers of werden voorbij gereden door snelle fietsers. Dit gaf een zeer onrustig en gevaarlijk verkeersbeeld***, hoewel er nooit ernstige ongelukken in de Breestraat zijn gebeurd. Wel veel irritatie, die nog eens versterkt wordt door het laden en lossen (bevoorrading winkeliers in de ochtenduren na de spits).

Onderstaand beeld is typerend voor de hele Breestraat. Fietsers en voetgangers kris kras over de straat. ***Uiteindelijk is de 15 km/u losgelaten en vertaald naar een snelheid die is aangepast aan (fiets)snelheid***. Dit heeft aan het feitelijke beeld van het gebruik van de Breestraat door fietsers, bussen én laden/lossen niet veel veranderd. Weggebruikers gedogen elkaar en houden rekening met elkaar, vooral echter buschauffeurs met fietsers, omgekeerd niet echt. Het vervelende en dubbele is dat de route via de Breestraat nog steeds de snelste route is vanuit het zuiden en oosten naar Leiden Centraal, ook de nu in aanbouw zijnde HOV-Centrum route via de Hooigracht-Langegracht is niet sneller. In 2022 komt de HOV-Centrumroute (Hooigracht-Langegracht) beschikbaar. Dan gaat Arriva de vele buslijnen door de Breestraat verdelen over de beide routes met als doel het aantal busbewegingen door de Breestraat ongeveer te halveren.







Variant 2: Bus in fietsstraat

De belangrijkste vraag is ***welke bussen we kunnen omleiden en wat de impact daarvan is op de reizigers die in de binnenstad moeten zijn***. De binnenstadsas is in 2030 na de tram richting USP en de bussen op de van Zijstlaan de drukste as. Onderstaand geven we per bundel aan welke mogelijkheid er is om de lijn of bundel om te leiden en welke gevolgen dat heeft.
Een ander aspect dat een rol speelt is dat de lijnen nu via de binnenstadsas doorrijden naar bestemmingen als MWKZ, Nieuwegein, Leidsche Rijn en Maarsenbroek. Als deze lijnen een andere route krijgen in het centrum of worden ingekort tot UCJ heeft dat gevolgen voor de bereikbaarheid van het centrum.

- ***Stadsbuslijn 2*** maakt vanaf UCC tot St Janskerhof in één richting gebruik van de binnenstadas. Voor deze lijn is geen geschikt route alternatief. Deze lijn rijdt ook niet zeer frequent en met een kleiner type bus. Deze lijn kan dan ook blijven rijden.

- ***Stadsbuslijn 4*** kan in plaats van via de Blauwkapelseweg en Wittevrouwensingel via de K. de Jongweg gaan rijden en vervolgens via de Adelaarstraat en Oudenoord naar de St Jacobsstraat en verder naar UCJ. Zo blijft de zuidrand van het centrum bediend. Wel vervallen de haltes Griftpark en Eykmanplein. Ook lijn 55 die hier rijdt vanuit Maartensdijk kan via de K. de Jongweg en St Jacobsstraat naar UCJ rijden.

- Voor de ***stadsbuslijn 8*** die ook van deze as gebruik maken is geen goed alternatief beschikbaar: vanaf Wilhelminapark kan lijn 8 eventueel via de Adriaan van Ostadelaan en Venuslaan naar UCJ rijden. Daarmee vervalt echter de relatie met de binnenstad die voor deze lijn wel belangrijk is.

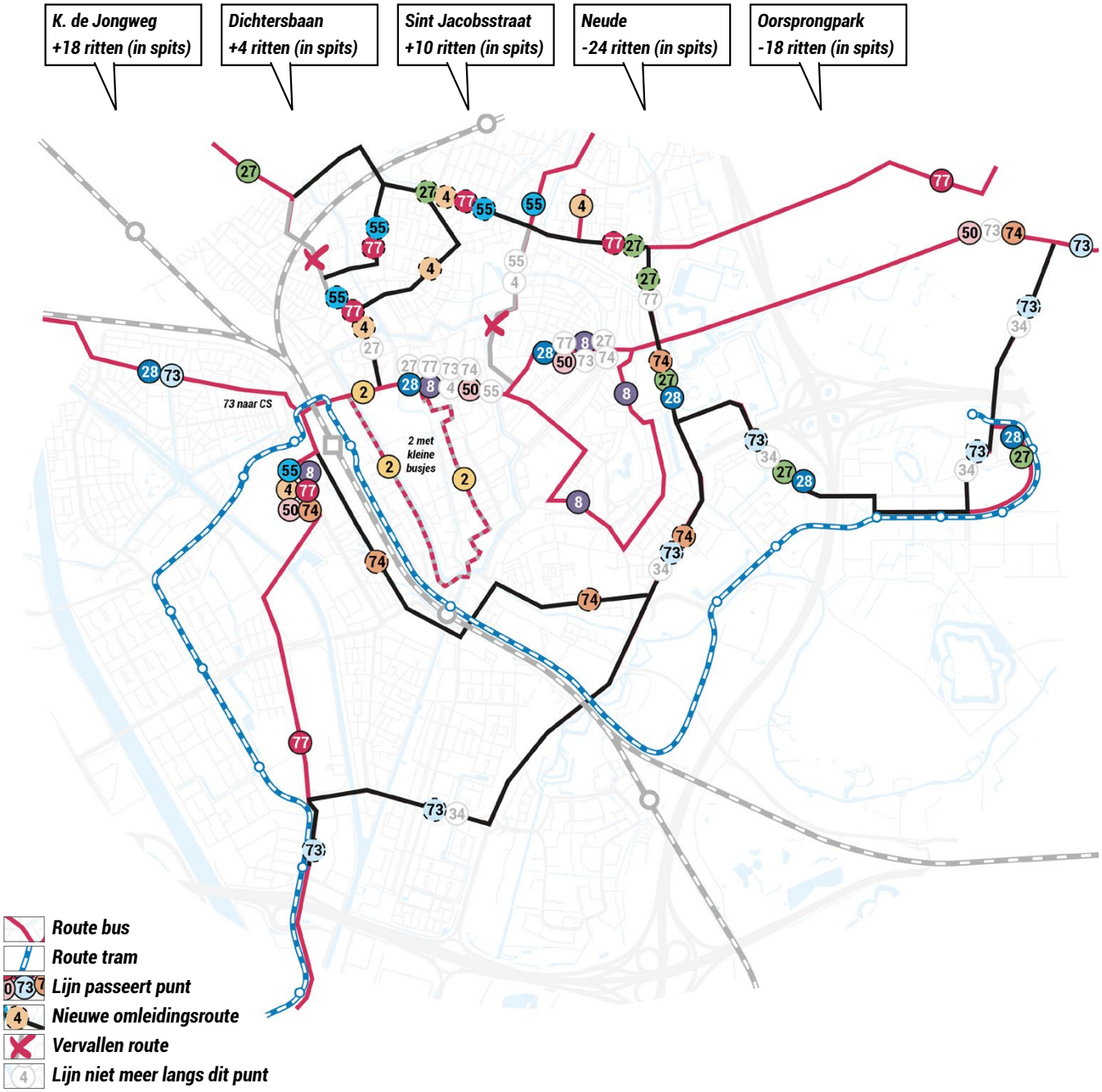
- Vanuit Bilthoven rijdt lijn ***U-link lijn 77*** via de binnenstadsas naar UCJ. Deze lijn kan vanaf de halte Veemarkt via de K. de Jongweg, Talmastraat en Oudenoord naar UCJ rijden. Ook deze lijn komt dan langs de halte St. Jacobsstraat en het Vredenburg. Het kan door de toename van het aantal bussen op de halte St.Jacobsstraat nodig zijn deze bussen voortaan op het Vredenburg te laten halteren. Deze lijn rijdt aan de zuidwest kant door naar Nieuwegein via de Europalaan en biedt ook vanaf hier een verbinding met de bestemmingen langs de binnenstadsas. Bij het omleggen moeten reizgers vanaf Vredenburg of St.Jacobsstraat naar hun bestemming lopen.

- Zeist heeft drie buslijnen die door de binnenstad naar Utrecht Centraal rijden: U-link lijn 50 en 73 en buslijn 74. Deze hebben in Zeist elk hun eigen invloedsgebied.
  In dit scenario kiezen we er voor om één U-link lijn via het Centrum te handhaven, één U-Link lijn via USP naar Westraven te laten rijden (vervangt daar lijn 34) en één lijn via de Dichtersbaan naar Centraal. Bij USP kan tijdens de exploitatietijden van de op de tram naar Centraal worden overgestapt.
  1. Omleggen van één U-link lijn naar USP hier overstap op de tram (en lijn 28) bieden. Het ligt dan het meest voor de hand dit met lijn 50 te doen: zo ontstaat ook een frequente verbinding tussen station Driebergen-Zeist en USP. Lijn 35 kan dan vervallen tussen Zeist en de Heidelberglaan. De reistijd vanaf de Jordanlaan (naar Utrecht Centraal) neemt toe van 15 min naar 24 min (+60%), uitgaande van een overstap van 3 min op tramlijn 22 (in plaats van lijn 50 kan ook gekozen worden voor het omleggen van lijn 73. Deze lijn kan dan vanaf USP verder doorrijden naar Westraven en/of Papendorp en hier lijn 34 vervangen).

2. U-link lijn 73 zou via de K. de Jongweg, Talmastraat, Oudenoord en St. Jacobsstraat naar UCJ kunnen rijden. De verbinding UCJ – Zeist wordt dan echter wel 4-5 minuten langzamer (reistijd 19-20 min i.p.v 15 min +33%). Omrijden via de Waterlinieweg, Venuslaan en Dichtersbaan is nauwelijks sneller: de reistijd is dan 18-19 minuten. Het centrum wordt echter via deze relatie niet bediend, ook niet vanuit Maarssenbroek en Vleutenseweg: de loopafstand tussen UCJ en Centrum is echter vrij groot (10-15 minuten). De zuidrand van het centrum kan dan wel beter bediend worden door de halte Vaartsche Rijn. Uiteindelijk kiezen we ervoor om één lijn van Zeist via de Dichtersbaan naar Centraal te laten rijden en één lijn te integreren in buslijn 34 van Zeist naar Westraven. Reizigers kunnen dan vanaf USP met tramlijn 22 of bus 28 naar Centraal.

- ***U-link lijn 28*** rijdt tussen Leidsche Rijn , Utrecht CS Jaarbeurszijde (UCJ), Utrecht CS Centrumzijde (UCC), binnenstadsas, Wittevrouwen en Utrecht Science Park (USP). Dit is een (zeer) drukke lijn die met dubbel gelede bussen rijdt. Het is wenselijk lijn 28 te handhaven via de binnenstadsas naar USP. Overwogen kan worden lijn 28 vanaf Leidsche Rijn in te korten tot UCC en het deel USP – binnenstadsas – UCC te koppelen aan lijn 77 die de Merwedekanaalzone (MWKZ) ontsluit en verder rijdt naar Nieuwegein. Deze as zal door de ontwikkeling van het MWKZ gebied namelijk drukker worden en op zo'n korte afstand van het centrum is het wenselijk dat dit gebied een rechtstreekse verbinding heeft met de binnenstadsas. Bovendien zorgt een knip in de huidige lijn 28 er voor dat er geen doorgaande reizigers vanaf Leidsche Rijn en omgeving Vleutenseweg via de binnenstadsas naar USP reizen. Daardoor kan de frequentie worden beperkt en is de inzet van gelede bussen in plaats van dubbel gelede bussen wellicht voldoende.

- ***Buslijn 27*** rijdt momentel vanaf Zuilen via de binnenstadsas naar USP. Deze lijn kan via de Marnixlaan, Brailledreef en K. de Jongweg gaan rijden. Deze lijn rijdt alleen op werkdagen overdag.



Bus in fietsstraat, bussen herrouteren

U-link 28 en 50 via binnenstadsas, 73 via USP naar Westraven

- ***Lijn 4, 27 en 55*** rijden buiten de binnenstadsas om zoals in variant 1
- ***U-Link 77*** rijdt via de K.de Jonghweg, Oudenoord en St.Jacobsstraat naar CS.
- ***U-link 73*** rijdt via USP naar Westraven en ***neemt daar de functie van lijn 34 over***. Bij USP bestaat aansluiting op tram 22 naar Vaartsche Rijn / CS.
- ***U-link 50*** blijft via de binnenstadsas rijden, samen met ***U-link 28***. De drukste verbindingen met de binnenstad (Zeist en USP) blijven rechtstreeks.
- ***Lijn 74*** rijdt via de Waterlinieweg, Venuslaan en Dichtersbaan nar UCJ.

NB: doorkoppelingen kunnen ook anders worden vormgegeven: lijn 77 uit Nieuwegein kan bijvoorbeeld in plaats van lijn 28 via de binnenstadsas naar USP rijden. Lijn 28 rijdt dan tot Centraal (Centrumzijde)



Ter illustratie: in een fietstocht van het Vredenburg tot aan de Stadsschouwburg (circa 1 km en reistijd van 5 minuten) kom je als fietser in deze variant 2 à 3 bussen tegen.

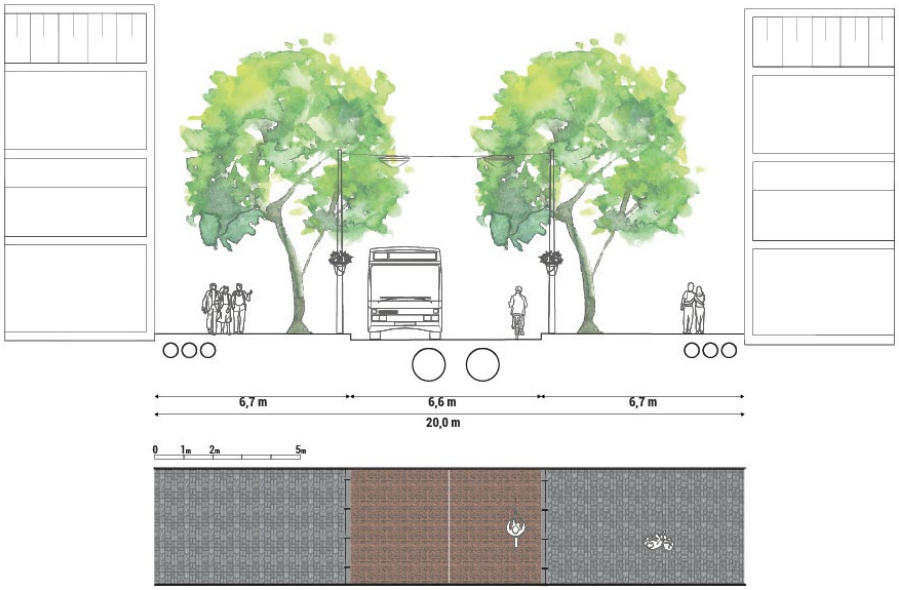


Menging van fietsers, bussen en ander gemotoriseerd verkeer in 30km/h straat

Bij deze variant wordt gekozen om fietsers, bussen en in zeer beperkte mate bevoorradend en autoverkeer te laten mengen. In een standaard erftoegangsweg maken, volgens de Duurzaam Veilig wegcategorisering, fietsers en gemotoriseerd verkeer standaard gebruik van dezelfde verkeersruimte. Hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/u en is de maximale intensiteit 6.000 motorvoertuigen per etmaal, wat in de praktijk voornamelijk autoverkeer is.

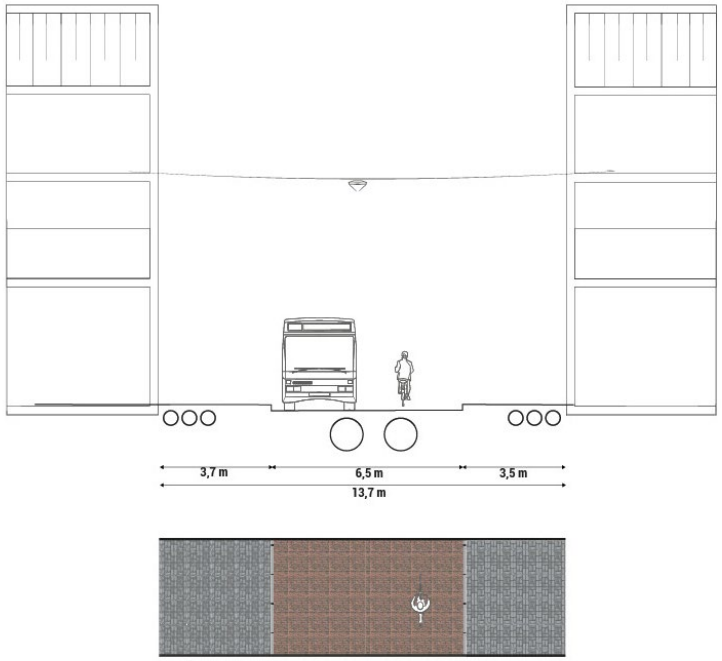
Op de Binnenstadsas zal het gemotoriseerd verkeer voornamelijk bestaan uit bussen. Het aantal fietsers ligt zeer hoog (34.000 fietsers/etm bij Vredenburg). Kijkend naar het formaat van de bus in vergelijking met een auto, is er hier voor gekozen om aanvullende eisen te stellen aan aantal bussen, type bussen en snelheid ten opzichte van een standaard erftoegangsweg. Er wordt gekozen om de hoeveelheid busverkeer terug te brengen naar minder dan 1.000 bussen/etm, zo'n 20 bussen per uur per richting. Clustering van bussen wordt voorkomen en er rijden geen dubbelgelede bussen. De snelheid wordt aangepast aan fietssnelheid.
De etmaalintensiteit van busverkeer en geldende snelheid zijn in deze situatie gelijk aan de situatie in de Breestraat in Leiden.

Variant 2: Bus in fietsstraat



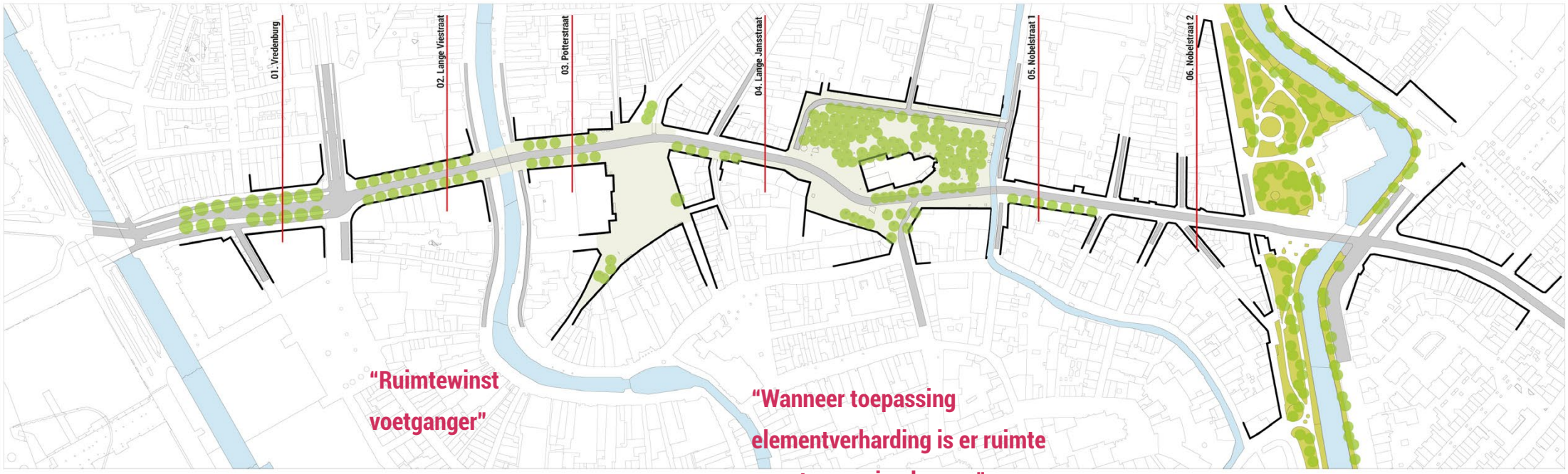
Lange Viestraat

- *Circa 7m voetpad*
- *Fietsers fietsen op busbaan*
- *Riolering verplaatsen creëert ruimte voor bomen*



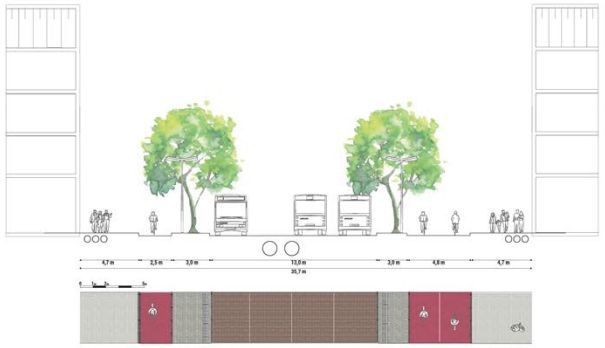
Nobelstraat

- *Circa 3,5m voetpad*
- *Fietsers fietsen op busbaan*

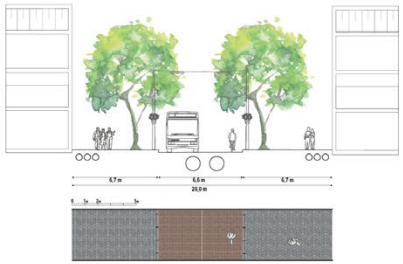


"Ruimtewinst voetganger"

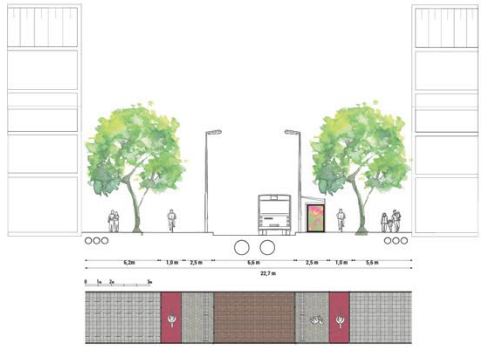
"Wanneer toepassing elementverharding is er ruimte voor toepassing bomen"



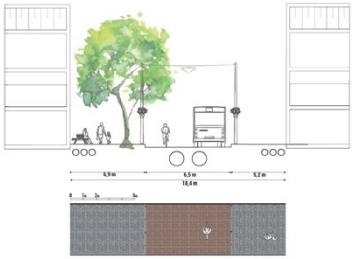
01. Vredenburg



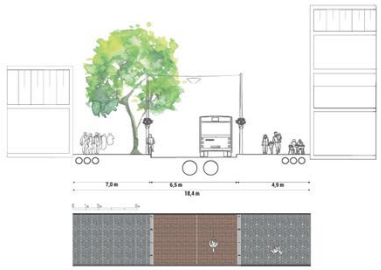
02. Lange Viestraat



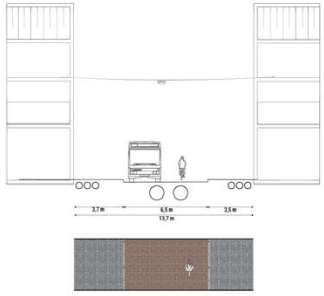
03. Potterstraat



04. Lange Jansstraat



05. Nobelstraat 1



06. Nobelstraat 2





1 Versmallen van het wegprofiel levert kansen op voor vergroening.

- Door fietsers in het wegprofiel op te nemen, kunnen op verschillende plekken bomen worden aangeplant.



2 Kleur van de bestrating tussen trottoir en rijweg zoveel mogelijk aansluiten met elkaar.

- Dit geeft een beeld dat de bussen te gast zijn binnen het gebied. Ruimtelijk ervaar je de openbare ruimte van gevel tot gevel.



3 Vergroenen van de pleinen

- Meer vergroeningskansen op de pleinen.



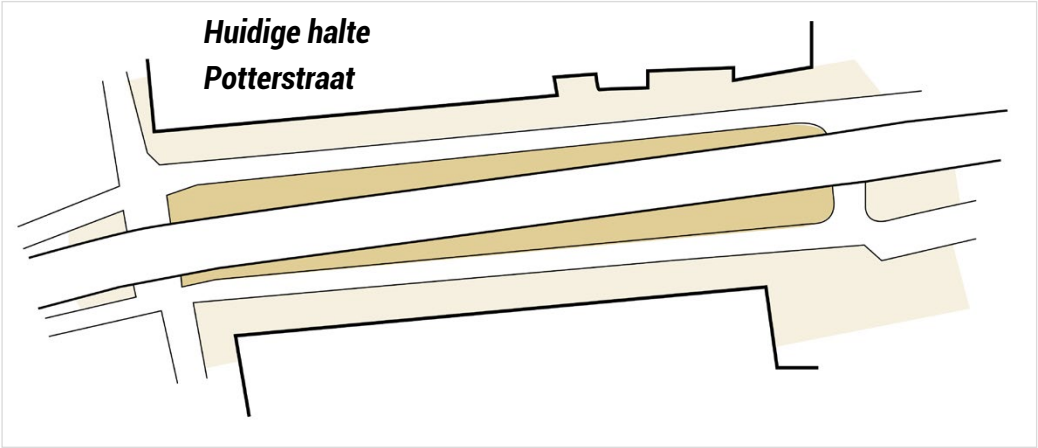
4 Toepassen van inritbanden om de continuïteit te versterken.

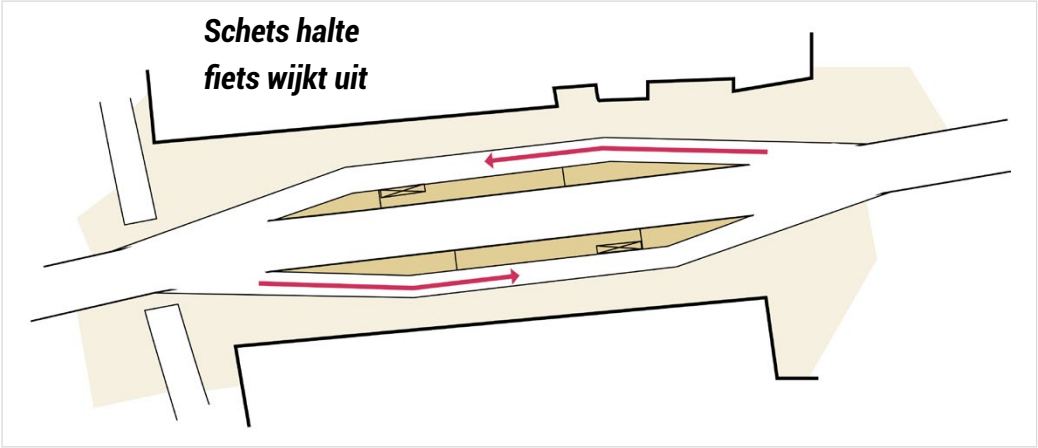
- Om het trottoir in de looproute continu te houden, toepassen van inritbanden bij kruisende straten.

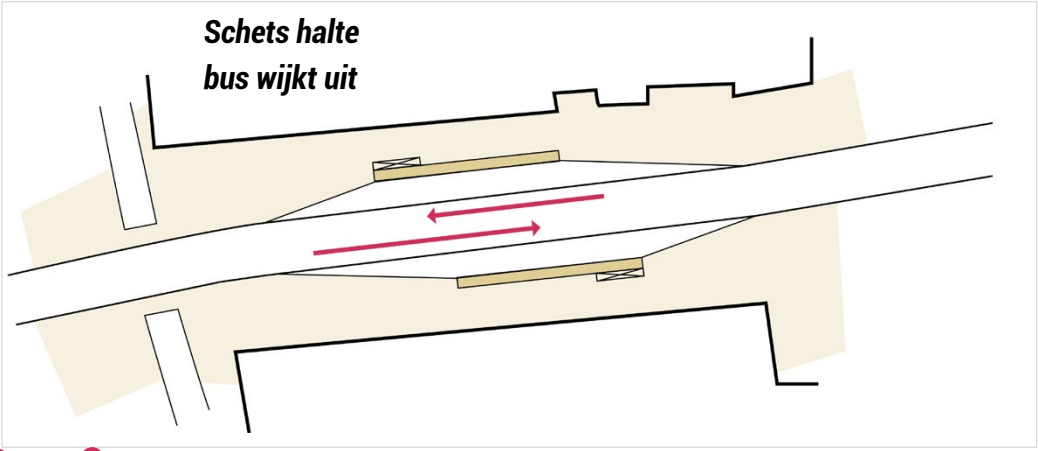


5 Bomen mogelijk bij uitvoering in elementverharding. Nobelstraat echter te smal.

- Winst is de extra ruimte voor voetgangers. Wanneer het wegprofiel in elementverharding wordt uitgevoerd ontstaat er ruimte voor vergroening (bomen). Hiermee ook de kans om de weg eenduidig te maken in uitstraling. Tegelijkertijd blijft de Nobelstraat te krap voor inpassing van bomen.







Er zijn meerdere varianten denkbaar voor inpassing bushaltes. Levert in elke variant compactere haltes op in vergelijking tot nu

In schets uitgaande van dubbel gelede bus opstelplaats 24m (kan wellicht compacter). In deze fase is het niet noodzakelijk al keuzes te maken. Wel leren we dat haltes in deze variant compacter kunnen worden vormgegeven dan nu het geval. Goed is om hierbij te beseffen dat een deel van de huidige 'uitwijkmogelijkheid' medegebruik heeft als laad- en losstrook. Ook hier zit dus een inpassingsvraag.



Nieuwe inrichting Nachtegaalstraat Utrecht. Heringericht met fietsers en bus op 1 rijbaan. Door bushaltes niet direct tegenover elkaar te zetten en voldoende ruimte te houden in het profiel kan er een continu profiel worden bereikt waarin fietser uitwijkt via rijloper.

Variant 3 - Stadstram









Variant 3: Stadstram

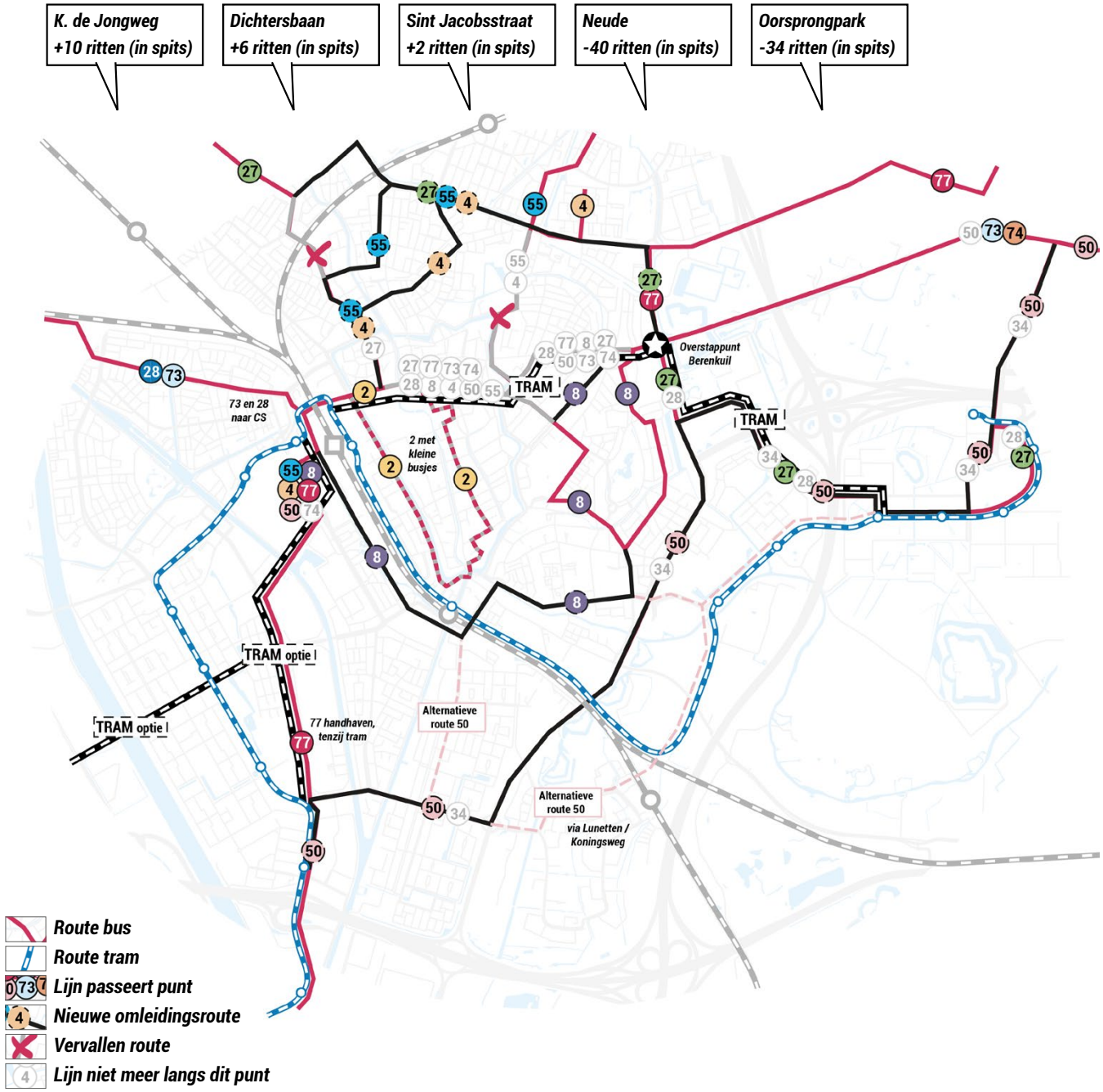
In het Mobiliteitsplan is aangegeven dat Utrecht geen keuze voor de tram over de binnenstadsas maakt: het Wiel met Spaken dient (op termijn) te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is. ***Inderdaad is er een relatie tussen het wiel met spaken en de zwaarte van de binnenstadsas. Deze is echter naar verwachting niet zo groot omdat de reizigers via de binnenstadsas slechts voor een klein deel naar het USP reizen.*** Daarom werken we de tramoplossing alsnog uit.

De meerwaarde van een tram is de hoge vervoercapaciteit per voertuig. Dat maakt het mogelijk veel reizigers te vervoeren in een vrij lage frequentie. De capaciteit van een 41 m lange tram is 277 passagiers, dat betekent in de praktijk circa 200 – 225 passagiers per tram. Bij een interval van elke 5 minuten kunnen dan 2400 – 2700 reizigers worden vervoerd en bij een interval van elke 4 minuten kunnen 3000 – 3400 reizigers in een uur worden vervoerd.

Mott MacDonald heeft in 2017 gestudeerd op inpassing van een tram door de binnenstad en geconcludeerd dat dit technisch haalbaar is. Een tram is wel kostbaar: voor ombouw van HOV-busbanen naar tram moet worden gerekend met circa € 20 tot 30 mln per km. Als de huidige betonnen busbaan grotendeels kan worden benut is het mogelijk goedkoper en gemakkelijker.

Een tram is geschikt voor grote vervoerstromen, maar kan niet als een bus uitwaaieren over de regio. Er moet dan gekozen worden voor de drukste vervoeras. ***De tram zou dan alle bussen op de binnenstadsas moeten vervangen. Een overstappunt aan de rand van de stad moet reizigers uit de bus de mogelijkheid geven op de tram te stappen. Een vervoerkundig geschikte locatie hiervoor aan de oostkant is de Berekuil of eventueel Rijnsweerd.*** Een doortrek naar Zeist is te overwegen omdat daardoor de belangrijkste stromen rechtstreeks bediend kunnen blijven. Aan de westkant kan de tram worden doorgetrokken richting MWKZ of Papendorp. Zo ontstaat een rechtstreekse railverbinding vanuit de Entreepoorten tot de stad (P&R).

De inpassing op maaiveld zal geen hoge snelheden mogelijk maken. De tram zal zich moeten aanpassen in de binnenstad en de gemiddelde snelheid zal maximaal rond de 14 - 15 km/u kunnen liggen. De reistijd van UCJ naar de Berekuil zal ongeveer 10 - 12 minuten bedragen, uitgaande van 5 haltes.



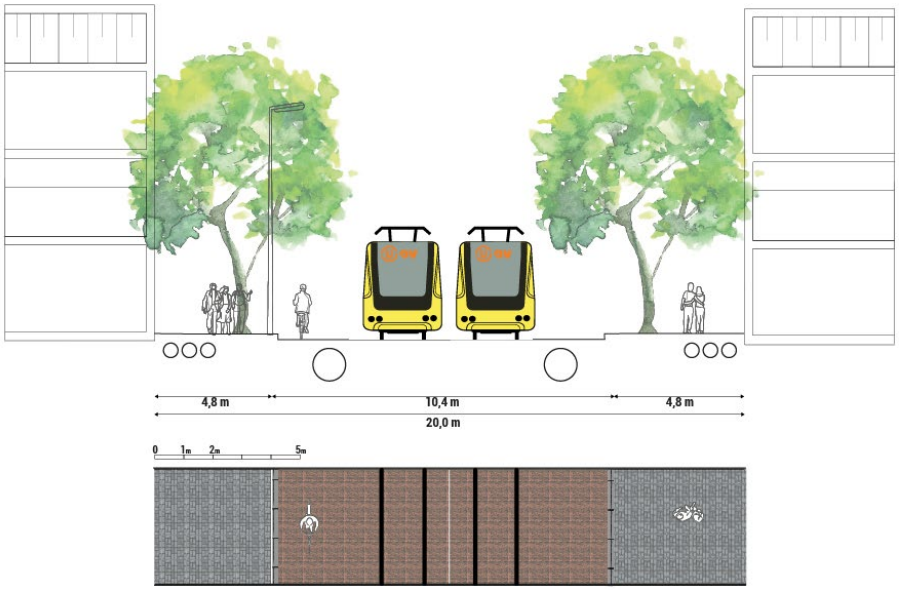
Bij een tramsysteem is er aan de rand van de stad een OV-overstappunt nodig

Binnenstadsas als TRAM 23 tot Heidelberglaan, 50 via USP naar Westraven, 8, 73,74 en 77 tot overstapknoop tram (bij Berekuil)

- ***Lijn 4, 27 en 55*** rijden buiten de binnenstadsas om zoals in variant 1
- ***De tram vervangt alle bussen op de binnenstadsas***. Het is logisch deze door te koppelen richting Merwedekanaalzone / Westraven of Papendorp.
- Een tram is geschikt voor grote vervoerstromen, maar kan niet als een bus uitwaaieren over de regio. Een overstappunt aan de rand van de stad moet reizigers uit de bus de mogelijkheid geven op de tram te stappen.
- ***Lijn 8, U-Link 73, lijn 74 en U-link 77*** rijden naar een overstapknooppunt nabij de Berekuil of Rijnsweerd.
- ***U-link 50*** rijdt via USP naar Westraven en ***neemt daar de functie van lijn 34 over***. Alternatief kan deze lijn via Vaartsche Rijn of op termijn via Lunetten-Koningsweg.

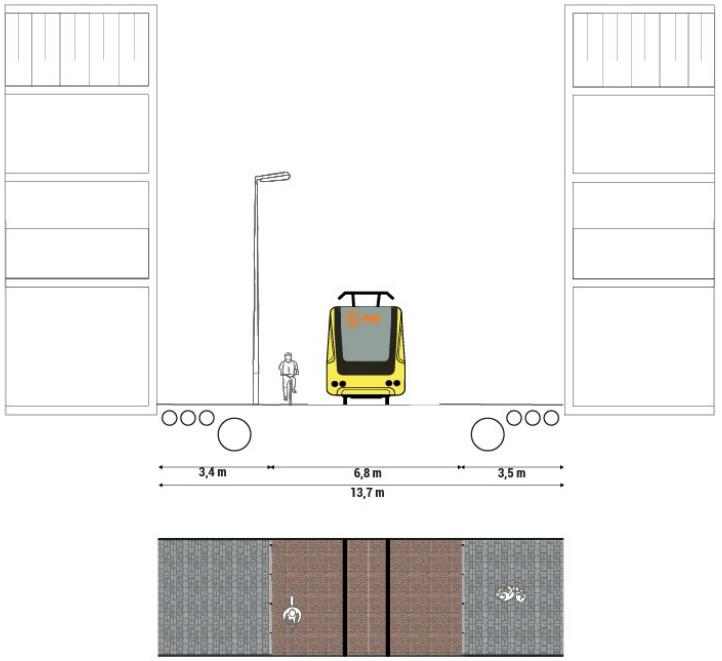
Variant 3: Stadstram

Breedte Utrechtse tram = 2,65m
Breedte rails = 1,435 m



Lange Viestraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 3,5m vrije fietsruimte naast rails*



Nobelstraat

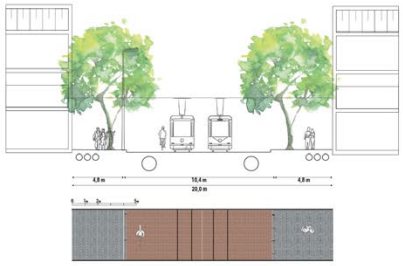
- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 2,7m vrije fietsruimte naast rails*



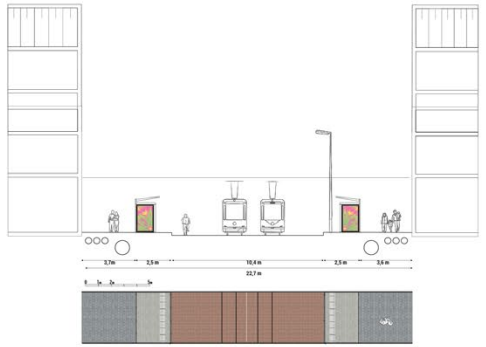


Vredenburg: Medegebruik trambaan door buslijnen 2 (klein busje), 4 en 55

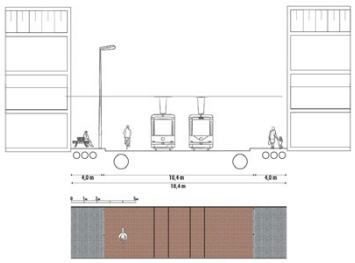
01. Vredenburg



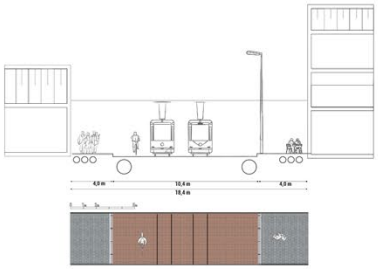
02. Lange Viestraat



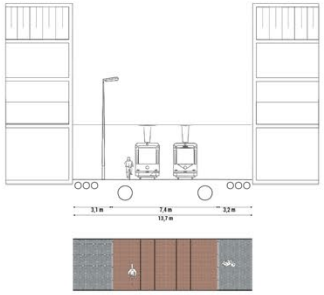
03. Potterstraat



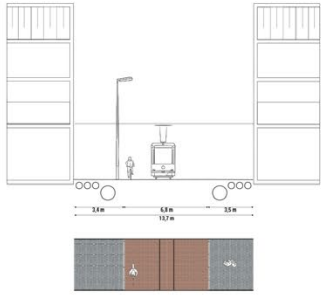
04. Lange Jansstraat



05. Nobelstraat 1



06a. Nobelstraat 2



06b. Nobelstraat 2



"Ruimtewinst voetganger"

"In principe onder trambaan geen ruimte voor riolering, kabels, leidingen. Dus beperkt vergroenen"



1 Van bus naar tram.

- De bussen nemen fysiek meer ruimte in dan een tram. Hierdoor kunnen de fietsers naast de tram worden geplaatst, zonder de intensiteit van de lijnen te verminderen.



2 Fietsers ontwijken de tramhaltes.

- Hierdoor ontstaat een veilige situatie tussen voetganger en fietser.



3 Vergroening op de Vredenburg.

- Op het Vredenburg is het tramssysteem veel compacter. Hier ontstaat ruimte voor vergroening, bijvoorbeeld in materialisatie van de trambaan.



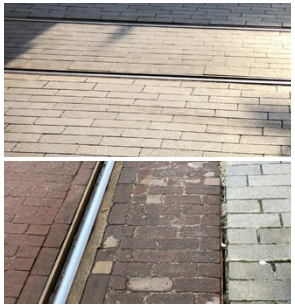
4 Eenduidig gevel tot gevel profiel

- Tram maakt mogelijk om de straat beter oversteekbaar te maken. Denk aan: verwijderen drempels e.d.



5 Kabels en leidingen.

- In principe liggen onder een tramrails geen kabels, leidingen en riolering. In oudere straten soms wel het geval. Eventueel maatwerk is nodig. Als de riolering onder het tottoir komt, dan is er niet genoeg ruimte voor het aanplanten van bomen.



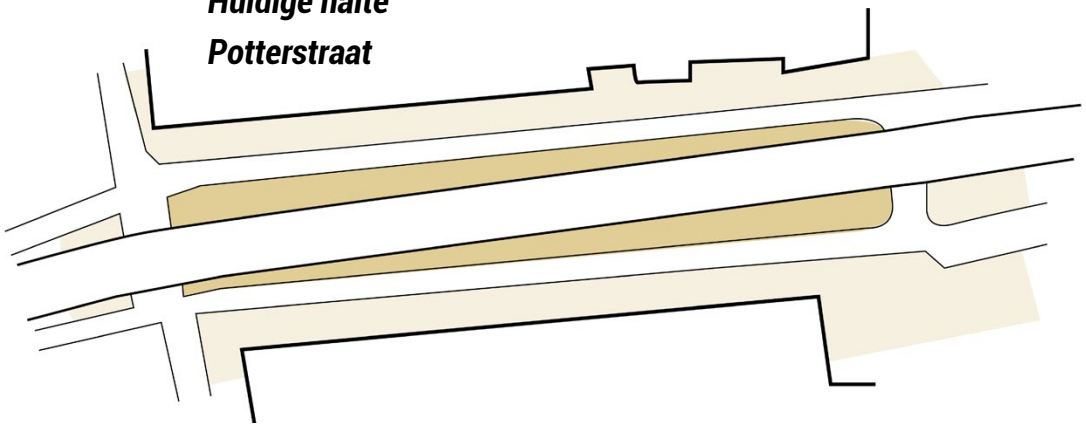


Fietspad, halte en voetgangersgebied op gelijke hoogte.
Let op: extra inpassingsvraagstuk bij grote aantallen fietsers

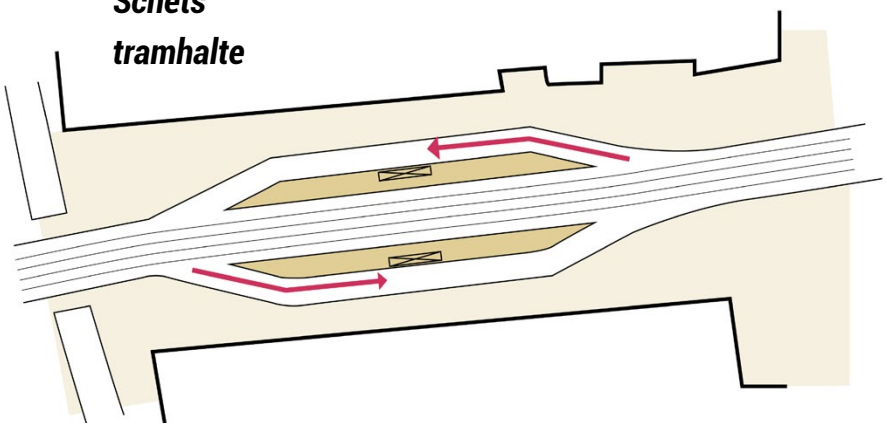
Bij tramhaltes is het gebruikelijk dat de fietser uitwijkt. Dit levert alsnog wel compactere haltes op in vergelijking tot nu

In deze fase is definitieve inrichting van haltes niet aan de orde. Gebruikelijk is dat de fietser bij een tramhalte uitwijkt. Er is echter een optie denkbaar *(waarin de rijbaan wordt vergroot en de haltes niet tegenover elkaar worden gepositioneerd)* waar fietsers de tram comfortabel door het midden in kunnen halen. Zowel in deze variant als in een variant met achterlangs inhalen is het mogelijk om ten opzichte van nu de haltes een stuk compacter in te passen. Goed is om hierbij te beseffen dat een deel van de huidige 'uitwijkmogelijkheid' medegebruik heeft als laad- en losstrook. Ook hier zit dus een inpassingsvraag.

Huidige halte Potterstraat



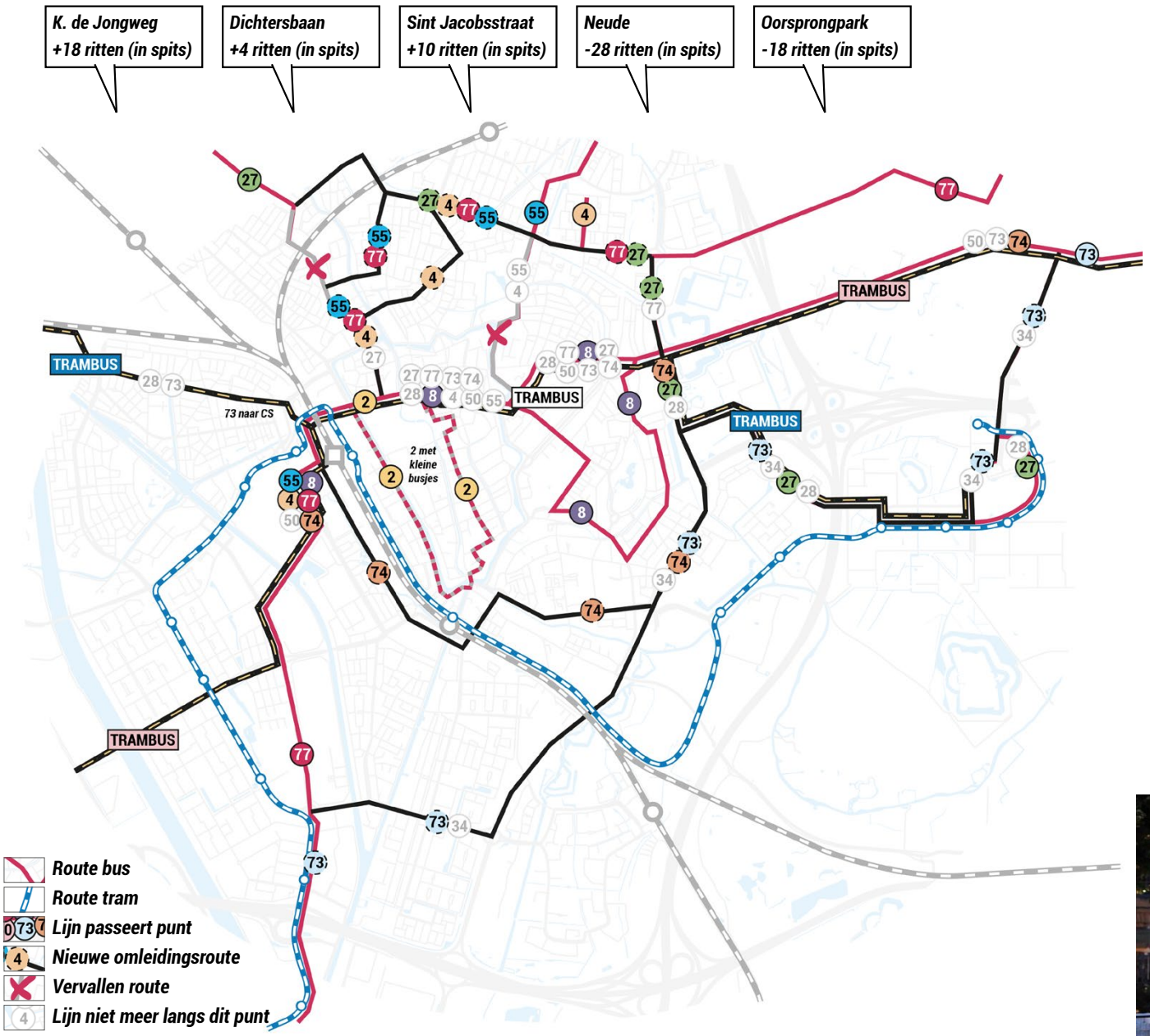
Schets tramhalte



Variant 3 - subvariant TramBus



Variant 3 subvariant: TramBus



In het TramBus scenario wordt door de inzet van grote tramachtige voertuigen het aantal voertuigen op de binnenstadsas verminderd. Er wordt dan ingezet op twee sterke assen: één naar Zeist en één naar USP. Deze kunnen naar Leidsche Rijn en Papendorp / de Meern worden doorgekoppeld.

Toelichting

- ***Lijn 4, 27 en 55*** rijden buiten de binnenstadsas om zoals in variant 1
- ***U-Link 77*** rijdt via de K.de Jonghweg, Oudenoord en St.Jacobsstraat naar CS.
- ***U-link 73*** rijdt via USP en Vaartsche Rijn naar Papendorp neemt de functie van ***lijn 29*** over *(in kaart weergegeven als 29).*
- ***U-link 50*** begint bij Driebergen Zeist als TramBus en rijdt via de binnenstadsas naar Papendorp en eventueel verder naar de Meern.
- De drukste verbindingen met de binnenstad (Zeist en USP) blijven rechtstreeks.







TramBus is een dubbel gelede bus die enkele kenmerken van de reguliere tram heeft. Dat kan zich beperken tot uiterlijke kenmerken zoals een afgeschuinde vorm aan de voor- en achterzijde of een vorm van geleiding. Dit type voertuigen is duurder dan een 'gewone' elektrische bus. Omdat in Nederland de vervoerder de bussen bestelt ten behoeve van een concessie is een andere benadering noodzakelijk om zo'n hoogwaardig voertuig in te zetten.

Een voorbeeld van een tramachtige bus is de ExquiCity van van Hool die in verschillende Franse, Oostenrijkse en Italiaanse steden rijdt. Er zijn hybride, elektrische, trolley en versies met brandstofcel (Waterstof) van. ***Qua inrichting lijkt deze variant op variant 3. Wel moet bedacht worden dat het comfort van de TramBus sterk wordt bepaald door de infrastructuur: een glad wegdek en ruime boogstralen vergroten het comfort***. De Utrechtse busbanen voldoen hier wel aan. Op infrastructuur die voor een tram is ontworpen kan dit type voertuigen voldoende rijcomfort voor de reiziger bieden. Inpassing op een klinkerweg en rijden via mini-rotondes is geen goed idee.

Geleiding van bussen kan helpen om de bus altijd straks langs de halte te zetten en zo een toegankelijkheid te benaderen die met een tram mogelijk is. Elektronische geleiding is in het verleden geprobeerd in Eindhoven met de Phileas, maar de complexiteit zorgde voor veel technische problemen. In de dagelijkse exploitatie bleek het concept niet houdbaar. Ook het verkrijgen

van een veiligheidscertificering voor exploitatie in Frankrijk kwam niet rond.

In Frankrijk bestaan bussen met een (simpeler) optisch geleidingssysteem: met een camera boven de vooruit wordt een speciale markering gevolgd. Dit dient als ondersteuning op trajecten waar maximaal 30 km/u gereden wordt en functioneert goed. Voor de binnenstadsas zou bezien kunnen worden of dit kan worden gebruikt om ervoor te zorgen dat een



Een aspect dat moet worden meegenomen is het gewicht van voertuigen: elektrische voertuigen zijn zwaarder door de vele accu's die nodig zijn: bij langere voertuigen is het noodzakelijk hier slim mee om te gaan, bijvoorbeeld door onderweg bij haltes telkens kort bij te laden (flash-laden). In Nantes rijdt een systeem dat LightTram wordt genoemd dat hiervan gebruik maakt. De voertuigen zijn daardoor lichter, kunnen meer reizigers meenemen en zijn de gehele dag inzetbaar.



In China wordt geëxperimenteerd met een Trambus (ARRT) van 2,65 m breed en ruim 30 meter lang die als tweerichtingvoertuig inzetbaar is.

Wegvoertuigen inzetten breder dan 2,55 en langer dan 24,7 m kan alleen met een speciale ontheffing van de RDW en wegbeheerder. Het is de vraag of het wenselijk en mogelijk is op de binnenstadsas met veel fietsers en voetgangers. De elektronische geleiding van de ARRT leidt vooralsnog ook niet tot een smallere baan. Het advies is om bij de TramBus aan te sluiten bij de maximaal toegestane wettelijke lengte van 24,7 m. Zeker als wordt ingezet op zo min mogelijk doorgaand vervoer via de binnenstadsas is dat qua capaciteit ook ruim voldoende.

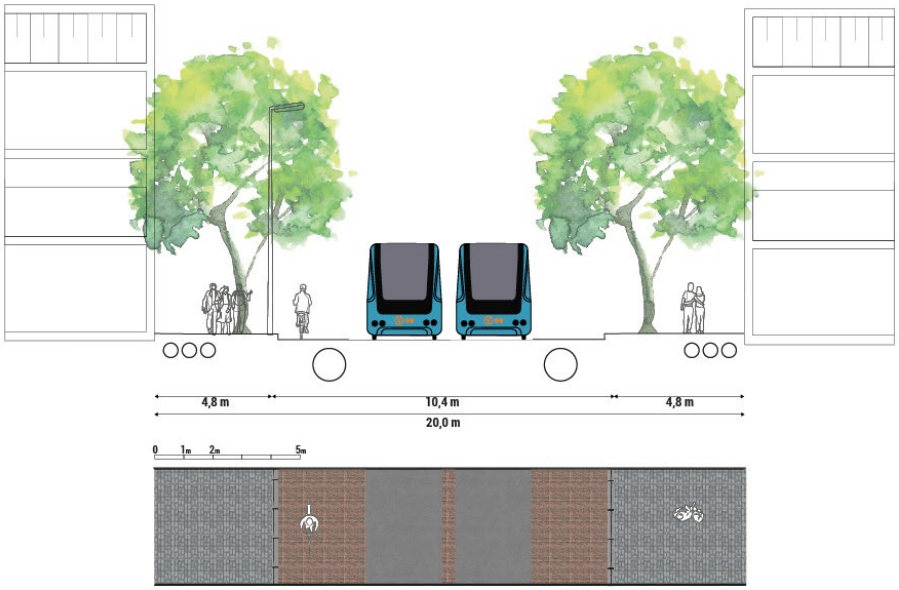
TramBus oplossingen bieden wellicht kansen om met minder voertuigen per uur de binnenstadsas bereikbaar te houden en de kwaliteit voor reiziger en omwonenden te verbeteren.

In variant 2 kan bijvoorbeeld op de drukste corridor(s) een TramBus verbinding worden geboden: vanaf Papendorp naar Zeist en eventueel vanaf Leidsche Rijn naar Utrecht Science Park. Zo kan optimaal gebruik gemaakt worden van de al beschikbare OV-banen en zonder dure railinfrastructuur een hoogwaardige verbinding worden gerealiseerd. Dat leidt dan tot een netwerk zoals is weergegeven. Het aantal voertuigen op de binnenstadsas daalt van 54 nu naar maximaal circa 20 per uur. Hiermee kan dan nog een praktische vervoercapaciteit van rond de 2400 reizigers per uur per richting worden geboden. Door het bieden van alternatieven rondom de binnenstad is dat naar verwachting voldoende.

NB: In plaats van lijn 28 als TramBus kan ook worden gekozen voor het verbinden van de zuidelijke tak van lijn 77 aan het binnenstadstraject van lijn 28: dat zorgt voor minder doorgaand vervoer via de binnenstad, maar geeft de Merwedekanaalzone wel een rechtstreekse verbinding met de binnenstadsas. Lijn 28 vanuit Leidsche Rijn eindigt dan bij Utrecht Centraal Centrumzijde (UCC).

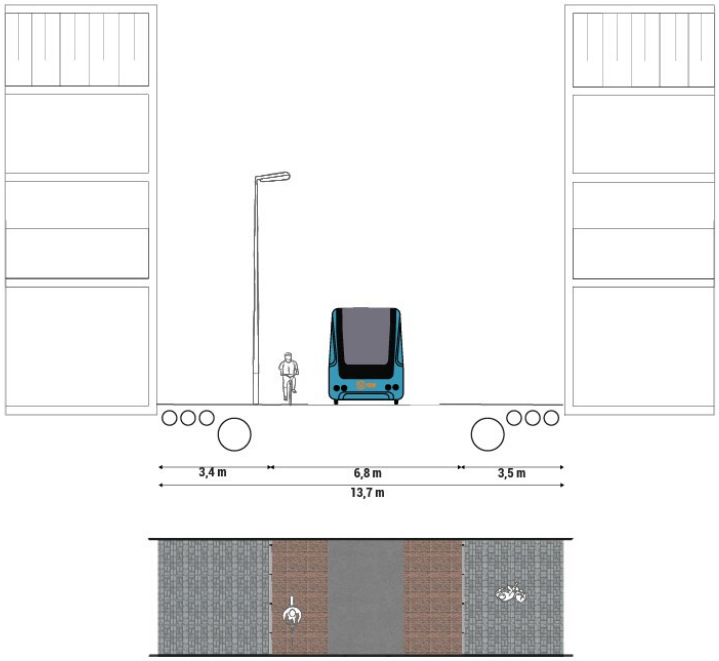
Variant 3 subvariant: Trambus

Breedte Trambus = 2,55m



Lange Viestraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 2,4m vrije fietsruimte naast 'busbaan', medegebruik door fiets mogelijk*



Nobelstraat

- *Circa 4,5m voetpad*
- *(2x) 2,1m vrije fietsruimte naast rails, medegebruik door fiets mogelijk*

Variant 4 - Kleine busjes



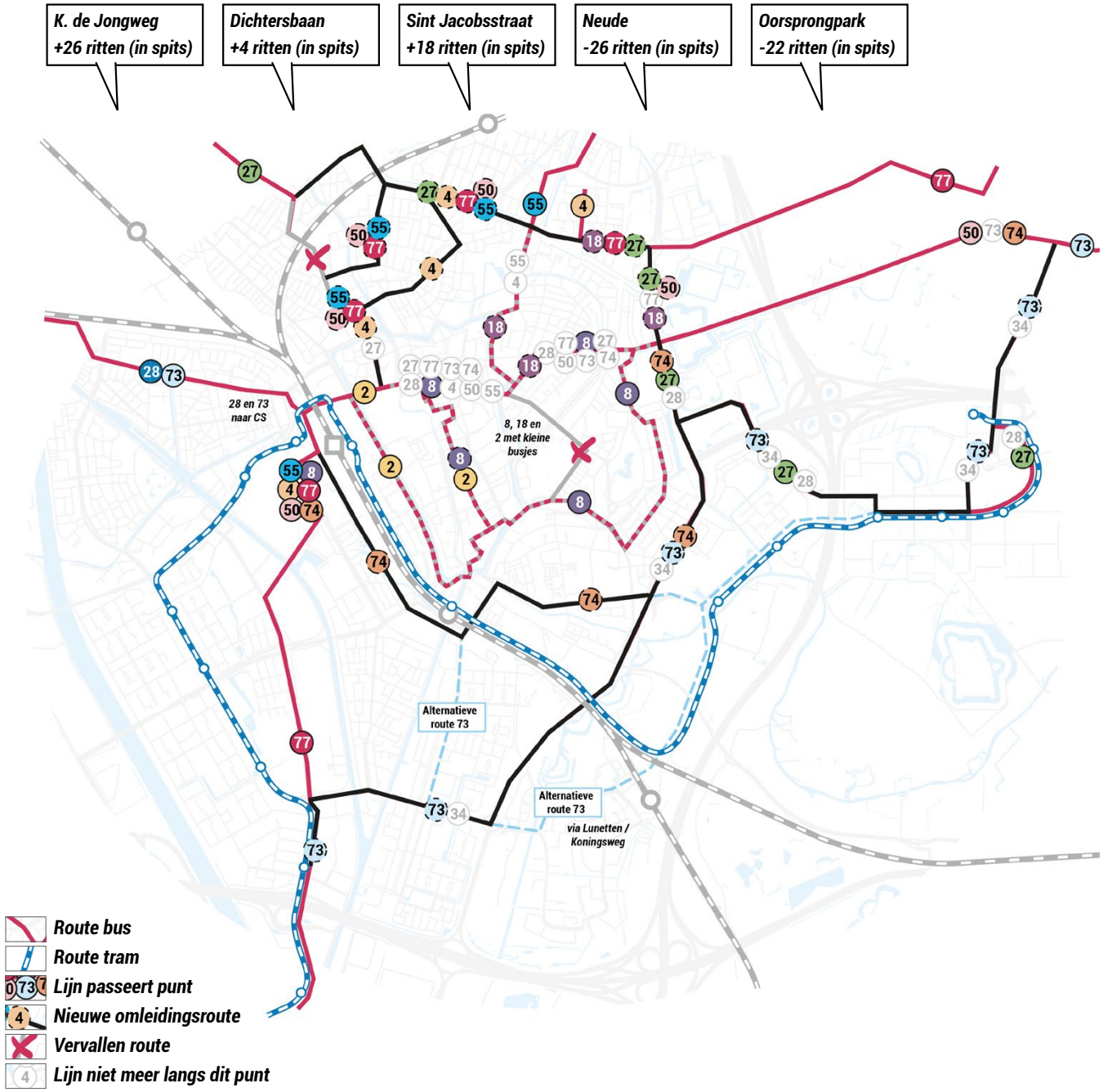
Variant 4: Kleine busjes

De belangrijkste vraag is ***hoe we alle bussen kunnen omleiden en wat de impact daarvan is op de reizigers die in de binnenstad moeten zijn***. De binnenstadsas is in 2030 na de tram richting USP en de bussen op de van Zijstlaan de drukste as. Onderstaand geven we per bundel aan welke mogelijkheid er is om de lijn of bundel om te leiden en welke gevolgen dat heeft.

- ***Stadsbuslijn 4*** kan in plaats van via de Blauwkapelseweg en Wittevrouwensingel via de K. de Jongweg gaan rijden en vervolgens via de Adelaarstraat en Oudenoord naar de St Jacobsstraat en verder naar UCJ. Zo blijft de zuidrand van het centrum bediend. Wel vervallen de haltes Griftpark en Eykmanplein. Ook lijn 55 die hier rijdt vanuit Maartensdijk kan via de K. de Jongweg en St Jacobsstraat naar UCJ rijden.

- Vanuit Bilthoven rijdt lijn ***U-link lijn 77*** via de binnenstadsas naar UCJ. Deze lijn kan vanaf de halte Veemarkt via de K. de Jongweg, Talmastraat en Oudenoord naar UCJ rijden. Ook deze lijn komt dan langs de halte St. Jacobsstraat en het Vredenburg. Het kan door de toename van het aantal bussen op de halte St.Jacobsstraat nodig zijn deze bussen voortaan op het Vredenburg te laten halteren.

- Vanuit Zeist zijn er twee U-link lijnen, namelijk ***lijn 73*** die het centrum van Zeist bedient en ***lijn 50*** die doorrijdt naar station Driebergen-Zeist. Een aantal ritten van deze lijn rijden veder door kernen op de Utrechtse Heuvelrug naar Wageningen en Veenendaal. Lijn 50 en 73 rijden elk 8 keer per uur. Daarnaast rijdt ook ***lijn 74*** er nog die het zuidwesten van Zeist bedient in een lagere frequentie.
  Voor het omleggen van de bundel uit Zeist bestaan de volgende opties en keuzes:
  1. Omleggen van één U-link lijn naar USP hier overstap op de tram (en lijn 28) bieden. Het ligt dan het meest voor de hand dit met lijn 50 te doen: zo ontstaat ook een frequente verbinding tussen station Driebergen-Zeist en USP. Lijn 35 kan dan vervallen tussen Zeist en de Heidelberglaan. De reistijd vanaf de Jordanlaan neemt toe van 15 min naar 24 min (+60%), uitgaande van een overstap van 3 min.
  2. Omrijden via de K. de Jongweg en via Talmastraat, Oudenoord en St. Jacobsstraat naar UCJ. Lijn 73 zou dit kunnen doen. De verbinding UCJ – Zeist Jordanlaan wordt dan echter wel 4-5 minuten langzamer (reistijd 19-20 min i.p.v 15 min +33%). Omrijden via de Waterlinieweg, Venuslaan en Dichtersbaan is nauwelijks sneller: de reistijd 18-19 minuten. Het centrum wordt echter via deze relatie niet bediend: de afstand tussen UCJ en Centrum is vrij groot. De zuidrand van het centrum wordt wel beter bediend door de halte Vaartsche Rijn. Doortrek van de tram naar Zeist maakt dat bij Mooi Zeist een overstap op de tram naar UCC mogelijk wordt. kan komen te liggen. Een verbinding met Centraal.



Grote impact op omleidingsroutes

Alle bussen andere route, 28 tot UCC (overstap tram 22), 50 via K.deJongweg, 73 via USP naar Westraven, midibusjes 8 en 18 Berekuil UCC - UCJ

- ***Alle lijnen rijden buiten de binnenstadsas om***.
- ***Eén U-link lijn vanuit Zeist rijdt via de K. de Jongweg naar Centraal, één U-Link lijn rijdt vanaf Zeist via USP naar Westraven***. Om parallelliteit met tram 22 te voorkomen is een route via Vaartsche Rijn niet de eerste keuze. In ons kaartbeeld is uitgegaan van lijn 50 naar Centraal en lijn 73 naar Westraven. Eventueel kan dat ook worden omgedraaid.
- ***In Oost en op de binnenstadsas rijden kleinere busjes***: gelet op de omvang van het vervoer zijn dat 30 persoons busjes. Deze rijden op de binnenstadsas frequent (20 – 24 keer per uur) en op de andere gestippelde routes 10 – 12 keer per uur



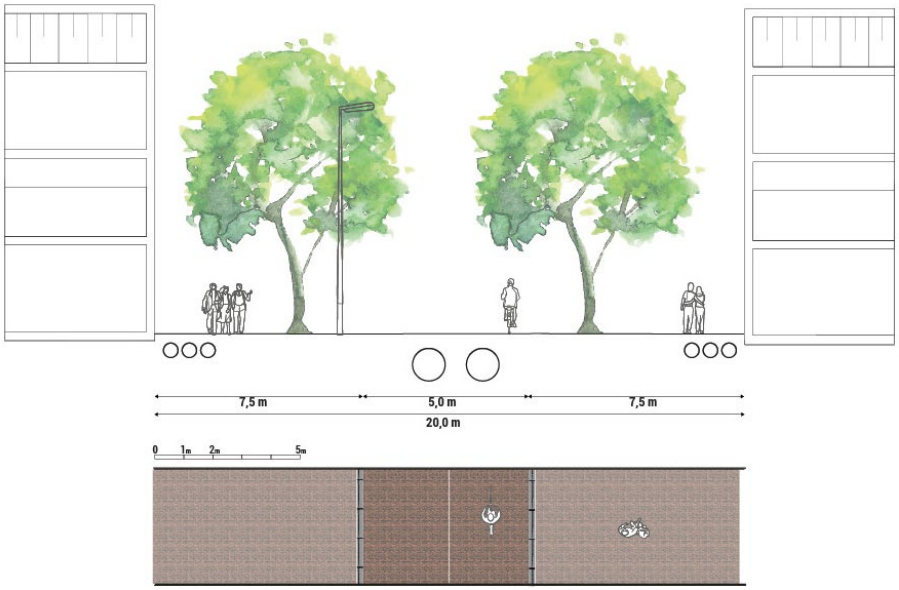




Ook bij het omleiden van alle bussen blijft er (klein) busvervoer nodig voor toegankelijkheid binnenstad

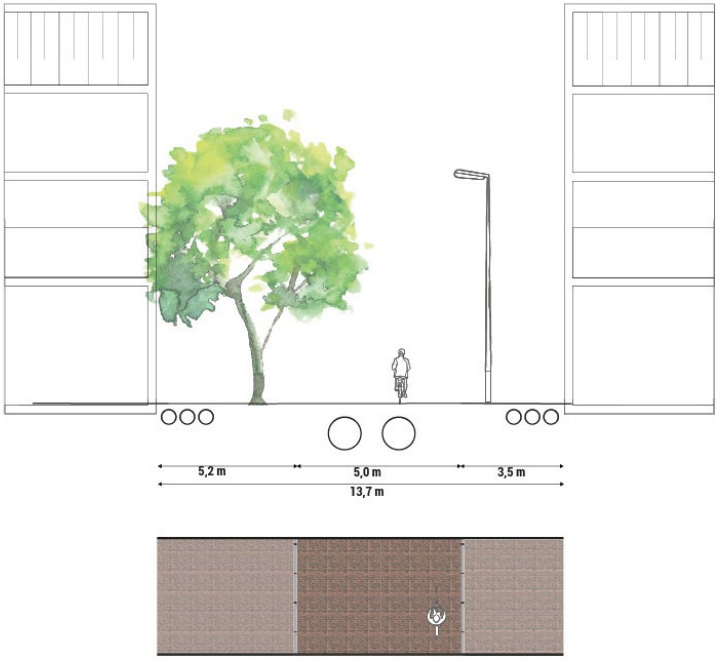
In Oost en op de binnenstadsas rijden in deze variant kleinere busjes: gelet op de omvang van het vervoer zijn dat 30 persoons busjes. Deze rijden op de binnenstadsas frequent (20 – 24 keer per uur) en op de andere gestippelde routes 10 – 12 keer per uur

Variant 4: Kleine busjes



Lange Viestraat

- *Circa 7,5m voetpad*
- *Ruimte voor fiets en eventueel gemotoriseerd verkeer*
- *Riolering verplaatsen creëert ruimte voor bomen*

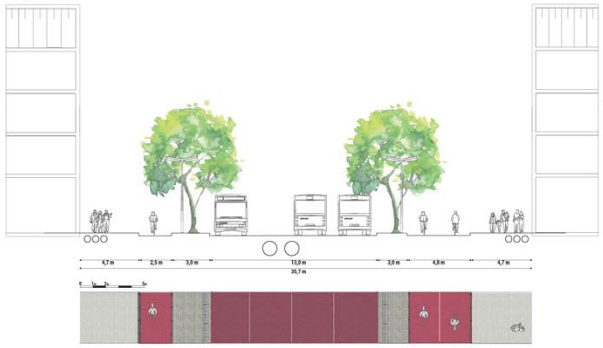


Nobelstraat

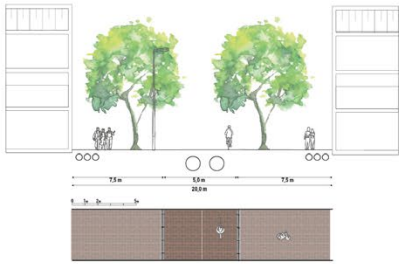
- *Circa 3,5m voetpad*
- *Ruimte voor fiets en eventueel gemotoriseerd verkeer*



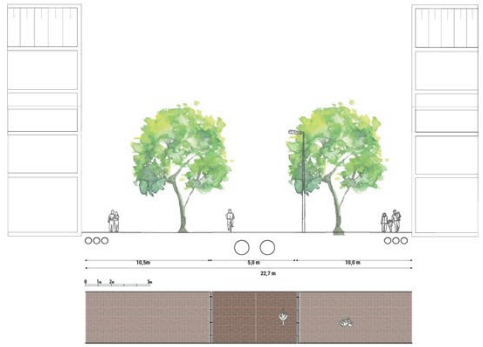
"Volop ruimte voor eenheid in materialisatie, vergroening en voetgangers"



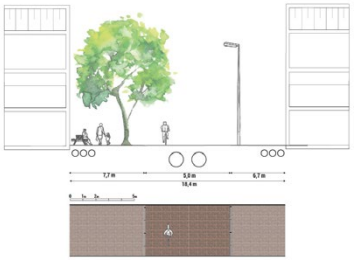
01. Vredenburg



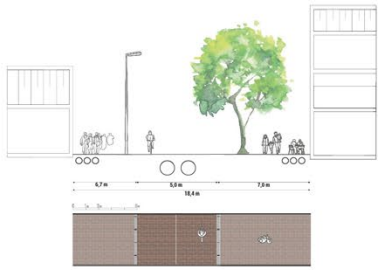
02. Lange Viestraat



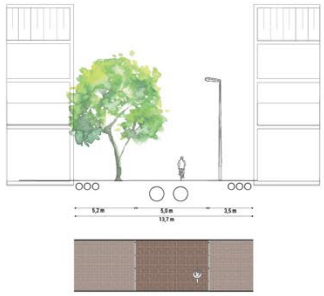
03. Potterstraat



04. Lange Jansstraat



05. Nobelstraat 1



06. Nobelstraat 2



"Volop ruimte voor eenheid in materialisatie, vergroening en voetgangers"



1 Straat met autovrije uitstraling, toegankelijk voor laden en lossen.

- Door het gebied autovrij te maken, levert dit veel potentie op om te vergroenen.



2 Laden en lossen

- Voorzieningen kunnen subtiel worden getroffen.



3 Zoveel mogelijk de pleinen vergroenen.

- Meer vergroeningskansen op de pleinen.



4 Toepassen van inritbanden om de continuïteit te versterken.

- Om het trottoir in de looproute continu te houden.

Variant 5 - MetroTram

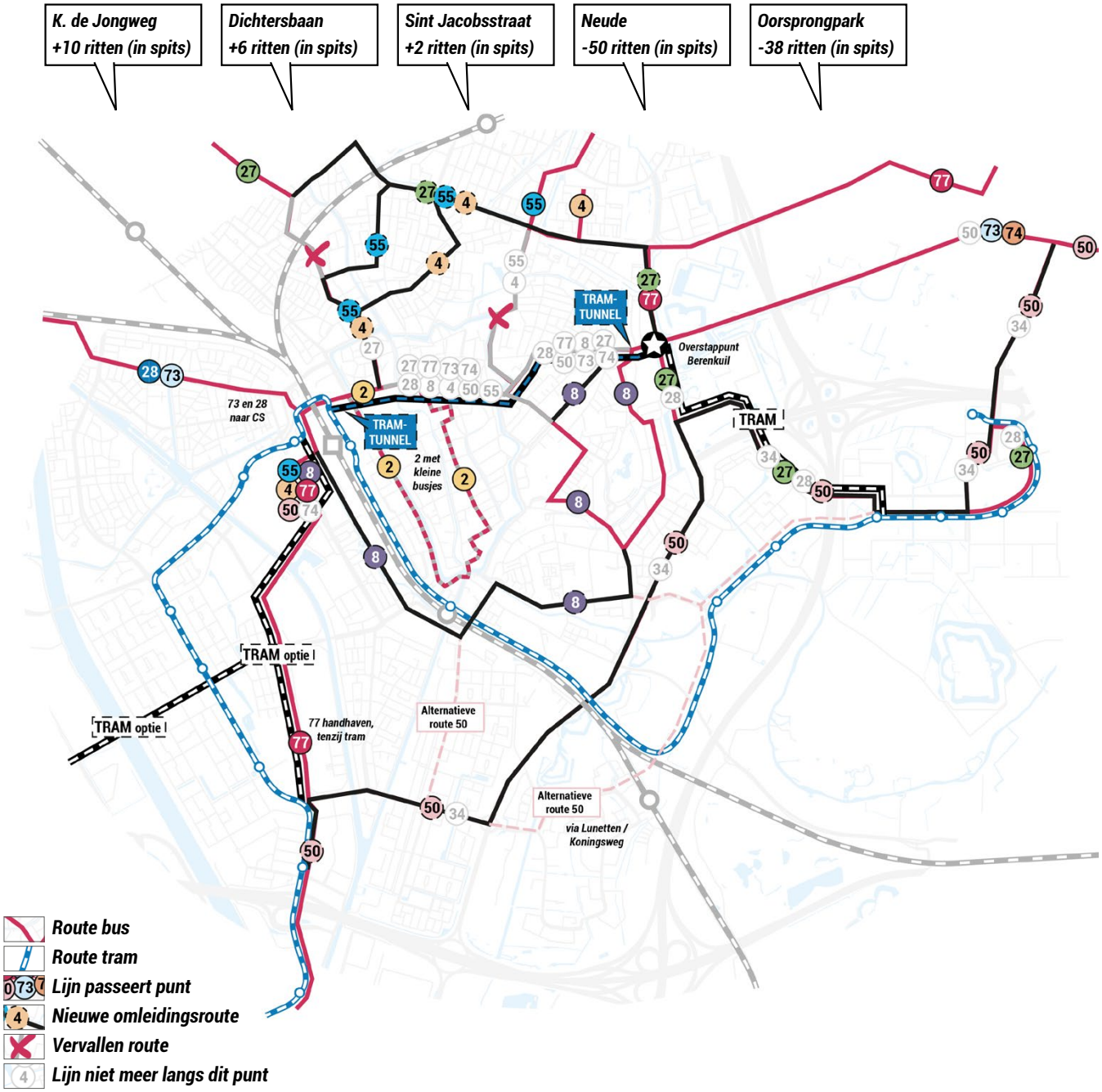


Variant 5: MetroTram

Eigenlijk geldt qua netwerk hetzelfde als in de variant met een bovengrondse tram: alleen is het ***overstappen op de ondergrondse variant wat aantrekkelijker vanwege de kortere reistijd***. Daar staat tegenover dat er ***minder haltes*** zullen kunnen zijn. Een tunnel in de stad is een zeer grote ingreep die de nodige uitdaging met zich meebrengt. Het meest simpel is een tunnel die op het Vredenburg begint en onder de Oude Gracht doorgaat. Dat betekent een steile helling waarin geen halte kan worden aangelegd. Een halte komt dan bijvoorbeeld onder de Oude Gracht terecht nabij het Neude. Een andere vraag is waar een tunnel weer boven kan / mag komen: al bij de Maliesingel / Kruisstraat of pas bij de Berekuil. Dat is met name een stedenbouwkundig aspect over het al dan niet acceptabel zijn van een grote ingreep in het stadsbeeld op de op de plek waar de tunnel boven komt. Stations zullen naar verwachting diep moeten liggen waardoor reizigers verticaal lang moeten stijgen en dalen.

- De ondergrondse inpassing zal een maximum snelheid van zo'n 50 - 70 km/u mogelijk maken. Daarmee zal de reistijd van UCJ naar de Berekuil, uitgaande van 3 stations ongeveer 6 minuten bedragen, tegen 10 minuten nu.
- Voor de tram zal het netwerk ondergronds of bovengronds hetzelfde zijn.

Een trambaan of OV-ondertunneling past goed bij de ambitie van voetgangersstad. Het zijn echter ingrepen die verder reiken dan alleen de binnenstadsas.



Inpassing tunnel gaat verder dan alleen de Binnenstadsas

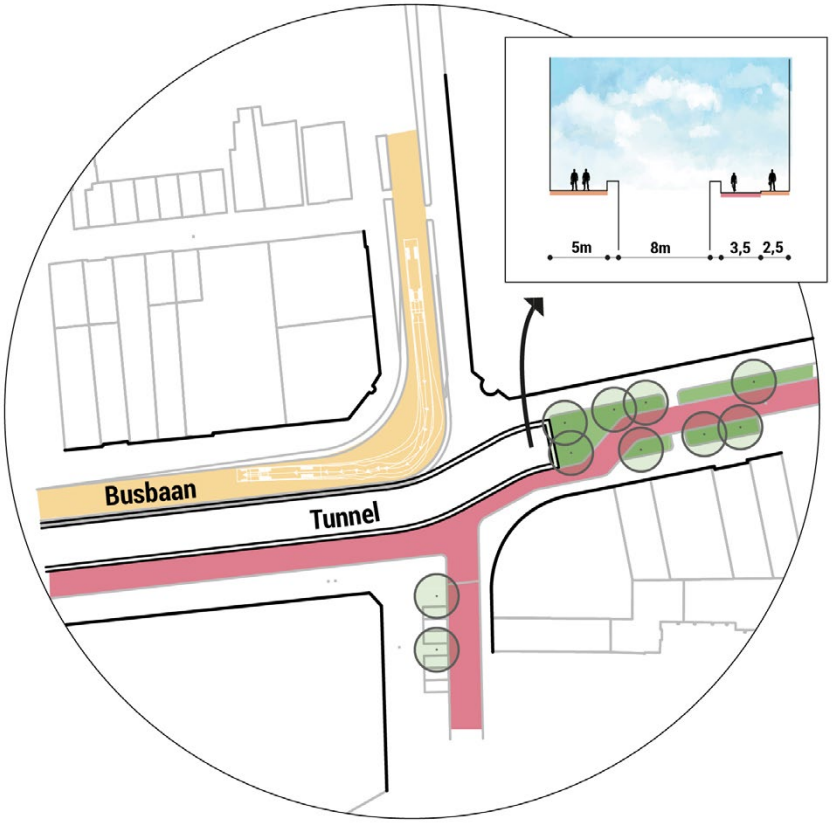
Tunnel tot Berekuil, tram tot Heidelberglaan,
50 tot USP, 73 en 77 tot Berekuil

- ***Lijn 4, 27 en 55*** rijden buiten de binnenstadsas om zoals in variant 1
- ***De tram vervangt alle bussen op de binnenstadsas***. Het is logisch deze door te koppelen richting Merwedekanaalzone / Westraven of Papendorp.
- Een tram is geschikt voor grote vervoerstromen, maar kan niet als een bus uitwaaieren over de regio. Een overstappunt aan de rand van de stad moet reizigers uit de bus de mogelijkheid geven op de tram te stappen.
- ***Lijn 8, U-Link 73, lijn 74 en U-link 77*** rijden naar een overstapknooppunt nabij de Berekuil of Rijnsweerd.
- ***U-link 50*** rijdt via USP naar Westraven en ***neemt daar de functie van lijn 34 over***. Alternatief kan deze lijn via Vaartsche Rijn of op termijn via Lunetten-Koningsweg.

Ruimte voor inpassing tunnel is op de Binnenstadsas zelf beperkt. Daarom nodig om breder te kijken.

In Variant A is de situatie getekend met busbaan. Dit levert een zeer krappe situatie op in de Lange Viestraat. Voor de bus is er een (te) krappe bocht, voor de fietser levert het een flessenhals op omdat het 5,5meter brede fietspad niet doorgezet kan worden en qua maat wordt teruggebracht naar 3,5meter. Overgebleven ruimte voor de voetganger is met 2,5meter zeer beperkt. Tegelijkertijd complexe dubbele bocht in de tunnel.

In Variant B is de situatie getekend zonder busbaan. Dit levert ruimte voor voor een betere inpassing van de tunnel. Tegelijkertijd ruimte om het 5,5 meter brede fietspadprofiel door te zetten. Nadeel aan deze variant is dat er voor gemotoriseerd verkeer op de kruising geen plek meer is. Ook de ruimte voor voetgangers is met 2,5m zeer beperkt.



Variant A - *met busbaan*



Variant B - *zonder busbaan*



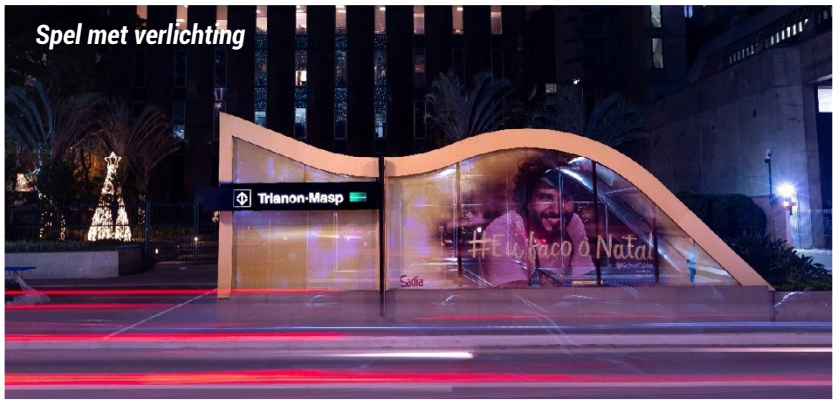




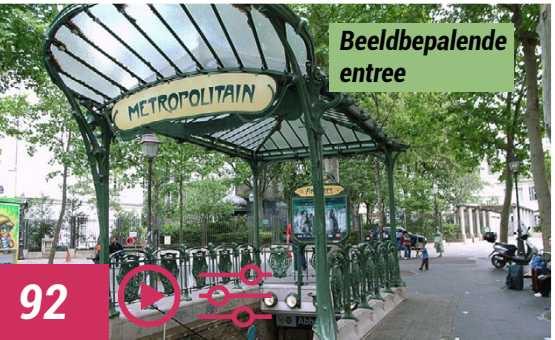




Compact in inpassing



Spel met verlichting



Beeldbepalende entree

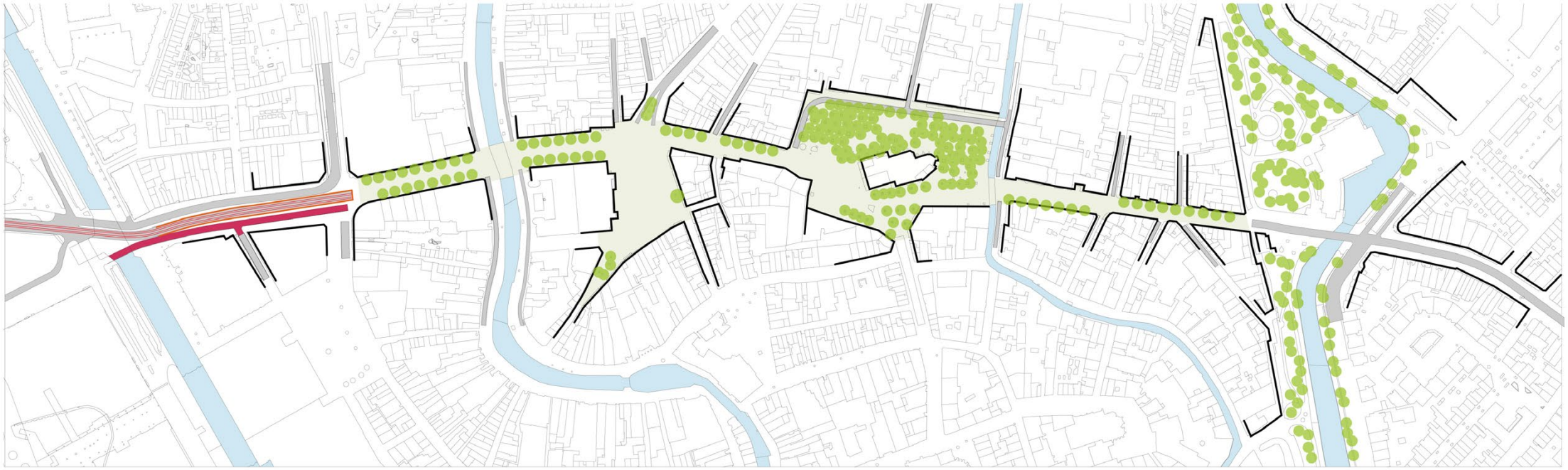


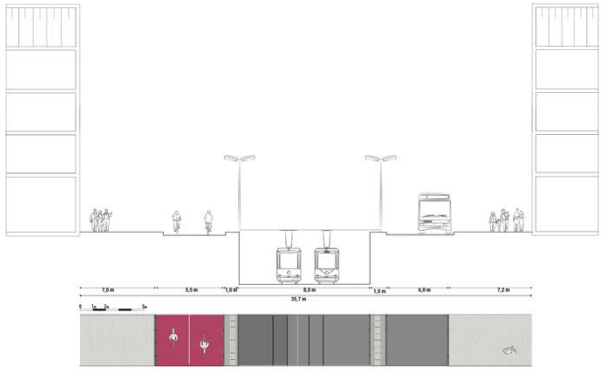
Inpassing ondergrondse stations

Gezien de ruimtelijke impact is inpassing van de tunnelmond op Vredenburg - Lange Viestraat onwenselijk. De tunnelvariant is ruimtelijk kansrijk wanneer deze al voor de Catharijnesingel op diepte is en het pas ter hoogte van Berekuil weer bovengronds komt.

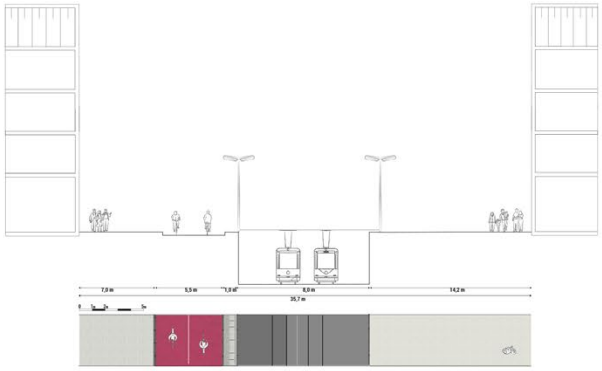
Bovengronds zijn voornamelijk de haltes zichtbaar. Deze zijn echter compacter in te passen dan de huidige bushaltes. Ter indicatie: bovengrondse deel halte Spui Den Haag is circa 4 bij 5-8 meter (incl. roltrap).

Haltes kunnen als beeldbepalende elementen bijdragen aan het karakter van de straat *(denk aan: herkenbare vorm, spel van verlichting, etc.)*

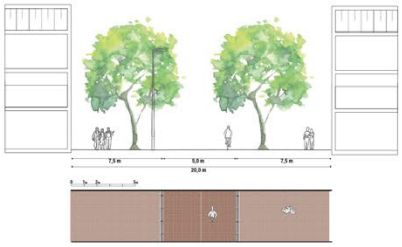




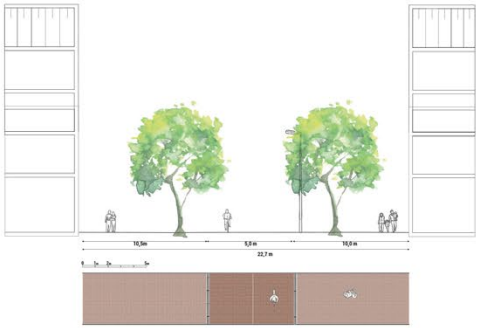
01a. Vredenburg



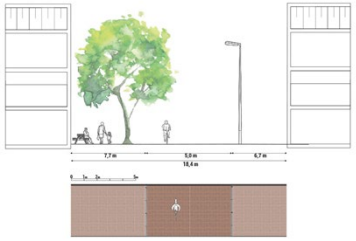
01b. Vredenburg



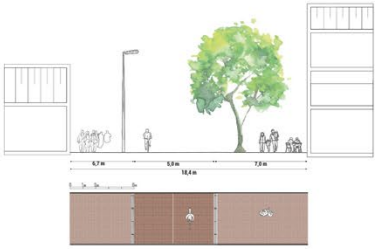
02. Lange Viestraat



03. Potterstraat



04. Lange Jansstraat



05. Nobelstraat 1



06. Nobelstraat 2





1 Straat met autovrije uitstraling, toegankelijk voor laden en lossen.

- Door het gebied autovrij te maken, levert dit veel potentie op om te vergroenen.



2 Laden en lossen

- Voorzieningen kunnen subtiel worden getroffen.



3 Zoveel mogelijk de pleinen vergroenen.

- Meer vergroeningskansen op de pleinen.



4 Toepassen van inritbanden om de continuïteit te versterken.

- Om het trottoir in de looproute continu te houden.



5 Tunnelmond in Vredenburg.

- Vredenburg heeft hierdoor weinig ruimte over.

6 Belemmering van bestaande verbindingen.

- De tunnel snijdt de Sint-Jacobstraat in 2.

H6.effecten

Effecten Ruimte

Ruimtelijke kwaliteit, verblijven en lopen

Ruimtelijk gezien zit er tussen de varianten behoorlijke verschillen in de mogelijkheden om meer ruimte voor verblijf te creëren, de oversteekbaarheid te verbeteren en ruimte voor klimaatadaptatie. In variant 4 en 5 wordt het gehele maaiveld vrijgespeeld, waardoor straten en pleinen fundamenteel anders ingericht kunnen worden en ruim voldaan kan worden aan de ruimtelijke ambities: volop ruimte voor eenheid in materialisatie, vergroening en voetgangers.

Met variant 1 is winst te boeken op pleinen en bij doorlopende structuren door slimmer samenspel in materialisatie. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere uitstraling, maar zorgt niet direct voor een verbeterde oversteekbaarheid vanwege de nog steeds aanwezige hoeveelheid passerende bussen en fietsers. In het straatprofiel is weinig verbetering mogelijk: hier blijft weinig ruimte over voor het trottoir. Wel kan de scheiding tussen fiets en bus/rijbaan verzacht worden waardoor snellere fietsers effectief meer ruimte krijgen.

In variant 2 is ruimtewinst voor de voetganger en beperkte vergroening mogelijk in de straten door versmalling van het wegprofiel. Echter nodigt de weginrichting niet uit tot informeel oversteken en zijn de pleinen nog niet beleefbaar als aaneengesloten pleinruimtes. Daarnaast worden de alternatieve routes drukker met busverkeer. Dit kan op bezwaren van omwonenden stuiten en kwaliteitsverbeteringen in die straten in de weg staan.

Geconcludeerd wordt dat met variant 1 en 2 verbetering ten opzichte van de huidige situatie mogelijk is, maar het niet mogelijk is om de ruimtelijke ambities voor de binnenstad waar te maken.

In variant 3 is de ruimtewinst vergelijkbaar met variant 2. Echter zijn met een tram (gevel tot gevelbestrating, lagere hoeveelheid voertuigen) de pleinen beter beleefbaar en zorgt dit voor een verbeterde (in-)formele oversteekbaarheid, waardoor dit beter aansluit bij de ruimtelijke ambities. Aandachtspunt is de beperkte mogelijkheid tot vergroenen (in de vorm van bomen).

	Huidige situatie	Variant 1 - Ruimtelijke optimalisatie *1	Variant 2 - Twee HOV-lijnen *4	Variant 3 - Stadstram *6	Variant 3 subv. - TramBus *10	Variant 4 - Kleine busjes *7	Variant 5 - Metro-tram *8
<u>Ruimte voor verblijf</u>							
Voor de voetganger is >300cm beschikbaar per richting (maatgevend is smalste profiel: Nobelstraat) *5	x	x	v	v	v	v	v
Voor de voetganger is >500cm beschikbaar per richting (maatgevend is smalste profiel: Nobelstraat)	x	x	x	x	x	v	v
Mogelijk een bankje/tafel te plaatsen in Nobelstraat (= min. 300cm voetpad)	x	x	v	v	v	v	v
Mogelijk een terras te plaatsen in Nobelstraat (= min. 500cm voetpad)	x	x	x	x	x	v	v
Janskerkhof beleefbaar als aaneengesloten pleinruimte (eenduidige inrichting mogelijk?) *9	x	x	x	v	v	v	v
Minder ruimte voor auto op Janskerkhof door vervallen T-splitsing	x	v	v	v	v	v	v
Neude beleefbaar als aaneengesloten pleinruimte (eenduidige inrichting mogelijk?) *9	x	x	x	v	v	v	v
Lucasbolwerk beleefbaar als aaneengesloten ruimte (eenduidige inrichting mogelijk?)	x	x	x	v	v	v	v
<u>Oversteekbaarheid</u>							
De doorgaande stroom kan worden teruggebracht naar 5 (of minder) OV-voertuigen per 5 minuten	x	x	v	v	v	v	v
De doorgaande stroom kan worden teruggebracht naar 3 (of minder) OV-voertuigen per 5 minuten	x	x	x	v	v	x	v
Logische doorgaande structuur Oudegracht voor voetganger (eenduidige inrichting)	x	o	v	v	v	v	v
Logische doorgaande structuur Voorstraat-Neude voor voetganger (eenduidige inrichting)	x	o	v	v	v	v	v
Logische doorgaande structuur Drift-Kromme Nieuwegracht voor voetganger (eenduidige inrichting)	x	o	v	v	v	v	v
Logische doorgaande structuur Catharijnesingel voor voetganger (eenduidige inrichting)	x	o	v	v	v	v	v
Logische doorgaande structuur St.Jacobsstraat-Vredenburg voor voetganger (eenduidige inrichting)	x	o	v	v	v	v	v
Vanaf de Lange Jansstraat tot de Stadsschouwburg formele/geregelde oversteeplaatsen mogelijk (los van wenselijkheid)	x	o	v	v	v	v	v
Oversteekplekken kunnen in overeenstemming worden gebracht met de logische looplijnen *2	x	o	v	v	v	v	v
De weginrichting nodigt uit tot informeel oversteken *3	x	x	x	v	v	v	v
<u>Vergroening</u>							
Bomen mogelijk in straatprofiel (irt ligging riolering / tunnelbak)	x	x	v	o	o	v	v
Mogelijkheid tot vergroening van het profiel (niet zijnde bomen - in relatie tot voldoende ruimte voetgangers)	x	x	v	v	v	v	v
Mogelijkheid tot vergroening van de pleinen	x	v	v	v	v	v	v
<u>Herkenbaarheid</u>							
Binnenstadsas als herkenbare continue route beleefbaar (kan inrichting op elkaar worden afgestemd?)	x	x	v	v	v	v	v
Logische fietsrouting bij Janskerkhof (niet achter standbeeld langs)	x	v	v	v	v	v	v
<u>Haltes</u>							
Geen hoogteverschil tussen halte en trottoir	x	v	v	v	v	nvt	nvt
Fietsers hoeven niet achterlangs bij de haltes	x	x	v	x	x	nvt	nvt
<u>Ruimte voor de fiets</u>							
Voor de fietser is >200cm beschikbaar per richting (maatgevend is smalste profiel: Nobelstraat)	x	v	v	v	v	v	v
Voor de fietser is >300cm beschikbaar per richting (maatgevend is smalste profiel: Nobelstraat)	x	v	v	v	v	v	v
Prettige ruimte voor kwetsbare fietser (inrichtingsmogelijkheden en menging met ander verkeer)	x	x	x	o	o	v	v
<u>Ambitie</u>							
Variant past goed bij een klimaatadaptief, groen en wandelvriendelijk stadscentrum	x	x	o	o	o	o	v

Aannames:
*1 - Variant 1 gaat uit van: (1) medegebruik busbaan voor snel fietsen
*2 - Nu ligt bijvoorbeeld bij Potterstraat-Voorstraat-Neude het zebrapad 10meter uit de looproute
*3 - Aanname is dat oversteekbaarheid niet beter wordt bij goed faciliteren fiets
*4 - Variant 2 gaat uit van (1) 30km/h inrichting in klinkerbestratng
*5 - In huidige profiel 1,70m beschikbaar voor voetganger (per richting)
*6 - Variant 3 gaat uit van (1) eenrichtingcircuit Nobelstraat-Voorstraat + vlak van gevel tot gevel (shared space achtig)
*7 - Variant 4 gaat uit van (1) vlak van gevel tot gevel (shared space achtig)
*8 - Variant 5 gaat uit van (1) vlak van gevel tot gevel (shared space achtig) en (2) van tunnel beginnend bij CS. Dus geen tunnelmond op Vredenburg.
*9 - Aanname is dat de HOV-baan zich lastiger laat mengen in eenduidig pleinbeeld dan bijvoorbeeld een tram. Betekent wel dat ruimte voor auto en logistiek vergaand beperkt is.
*10 - Aanname is dat TramBus qua ruimtelijke inpassing sterk lijkt op de tramvariant. De TramBus is smaller dan een tram, de rijbaan wordt gemarkeerd in het wegprofiel.

Toelichting: Selectie uit ruimtelijke consequenties

De straatinrichting staat verre van vast.
In dit document is getekend op basis van randvoorwaarden. In deze fase is het vooral interessant om te onderzoeken wat de varianten ruimtelijk uitsluiten danwel mogelijk maken.

Substantiële verschillen zitten er in de ruimte voor voetganger en verblijf *(en in het verlengde de mate van informeel oversteken)*. Bij een variant met kleine busjes, stadstram of ondergrondse tunnel is er meer ruimte om de binnenstadsas voetgangersvriendelijk in te richten. Het uitgangspunt dat de as toegankelijk blijft voor logistiek en gemotoriseerd verkeer beperkt overigens wel het speelveld.

Ook het wel of niet kunnen planten van bomen is afhankelijk van de gekozen variant. Momenteel ligt de riolering onder het trottoir. In veel varianten blijft dit zo. In de variant met kleine busjes en met bus in fietsstraat valt de riolering te verplaatsen. In de MetroTram variant ligt de tunnel dermate diep dat bomen denkbaar zijn.

2 meter



vanaf 3 meter





vanaf 5 meter



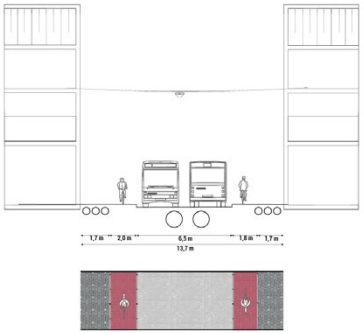


Toelichting: Er ontstaat in de Nobelstraat meer ruimte voor verlevendigen van de plint en drempelzones.

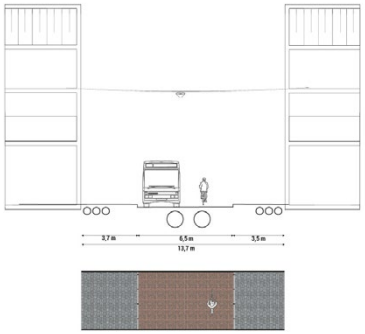
In huidige situatie Nobelstraat is 1,70m ruimte voor voetganger. In de situatie waar fiets en bus mengen (variant 2) en waar bus mengt met tram (variant 3) is de voetgangersruimte 3,50 meter, een flinke verbetering.

Let op: in profiel moeten op strategische plekken ook laad- en losstroken worden ingepast.

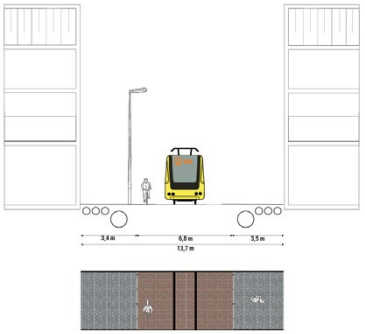
Huidige situatie



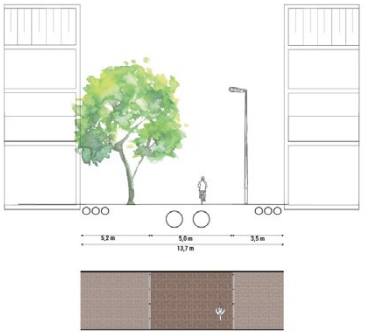
Variant 2: Bus in fietsstraat



Variant 3: Tram eenrichtingscircuit



Variant 4 en 5







Schetsimpressie Voorstraat

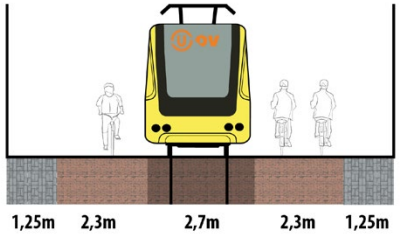
Toelichting: Voor variant 3 met Stadstram is qua ruimtewinst eenrichtingsroute door Voorstraat beste optie

Met tram in twee richtingen is er eigenlijk geen ruimtewinst te boeken in het profiel *(plus: ligging riolering zorgt voor weinig vergroeningskansen)* in verband met benodigde ruimte voor comfortabel fietsen en logistiek.

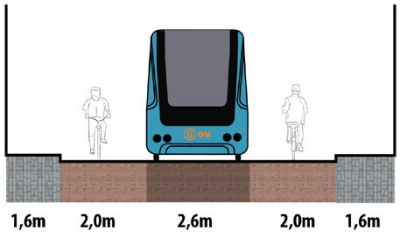
- Met strengelspoor: wel ruimtewinst, maar vervolgens in andere verkeersoorten (auto, logistiek) conflicten. Ruimtewinst met strengelspoor slechts over beperkte lengte. Tegelijkertijd beperkend in exploitatie.
- Met Voorstraat-variant boek je ruimtewinst en met al het andere verkeer vrij goed te combineren omdat het in hetzelfde circuit (eenrichting) mee kan gaan.

Let op: Smalste stuk is 9,7 meter *(in bocht thv Begijnesteeg)*

Variant Tram



Variant (Tram)Bus















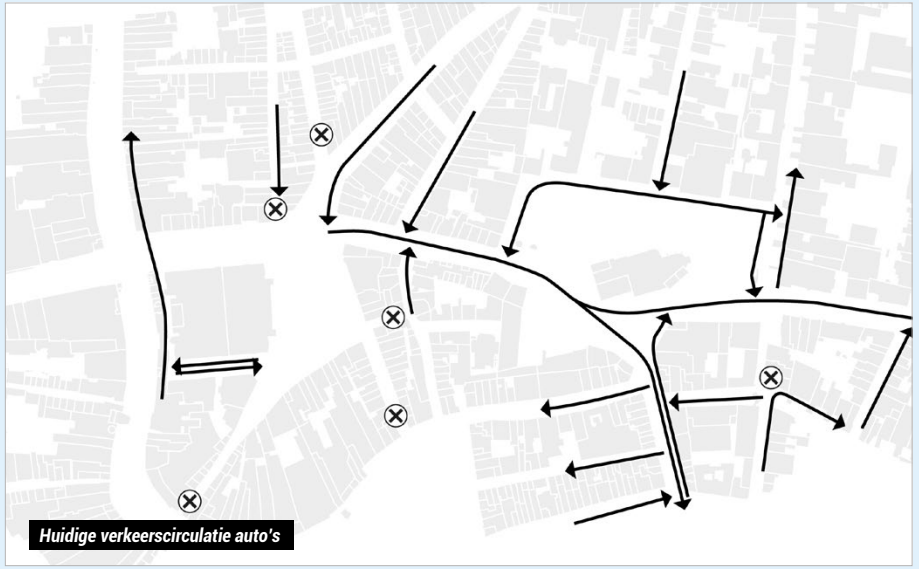
Toelichting: Op pleinen en bij doorlopende structuren is er veel te winnen door 'slimmer' samenspel in materialisatie



Randen Neude ingericht voor incidenteel verkeer



Veel ruimte om Neude te vergroenen



Huidige verkeerscirculatie auto's



Schetsimpressie "quick win"

Bij doorgaande structuur Oudegracht bus en fiets te gast in plaats van andersom

Variant	OV-voertuigen per 5 min (bovengronds)
0. Huidig	***9*** *(12-24m bus)*
1. Optimalisatie	***7*** *(12-24m bus)*
2. Bus in fietsstraat	***5*** *(12-24m bus)*
3. Stadstram	***2*** *(41m tram)*
3var.TramBus	***3*** *(24m trambus)*
4. Kleine busjes	***5*** *(8m bus)*
5. Metrotram	***1*** *(8m bus)*

Bovenstaande is een vluchtige schetsimpressie van 'maximaal haalbare' op de doorgaande lijnen (qua ruimtelijke kwaliteit) in variant 1. Aanname is dat voetgangervriendelijke inrichting niet hoeft te wachten op verkeerskundige ingrepen. Kanttekening is wel dat een dergelijke ingreep pas echt geloofwaardig werkt naarmate de oversteek smaller kan worden gedimensioneerd (met minder kruisende voertuigen). En dat goede oversteekbaarheid voor voetgangers consequenties heeft voor doorstroming bus en fiets.

Verschil tussen metro, tram en stadstram

Light rail is een systeem dat als metro, sneltram en stadstram kan rijden en zich zo aanpast aan de omgeving en de mogelijke snelheid:

- Als metro ongelijkvloers op viaduct of in een tunnel -> tot 70 km/u
- Als sneltram op een afgeschermde baan met beveiligde kruisingen-> tot 70 km/u
- Als stadstram op vrije baan of gemengd met verkeer -> 30 – 50 km/u
- Als stadstram in verblijfsgebied -> 15 – 20 km/u


Metro Utrecht


Sneltram Utrecht


Stadstram Utrecht Science Park)


Stadstram Utrecht (Neude)

Tabel. Verschillen stadstram, metro(tram), HOV-bus

	Stadstram	*Sneltram*	*MetroTram / RandstadRail Den Haag*	*Metro/ Randstadrail Rotterdam*	*HOV-bus*
Inpassing	*Op maaiveld, soms afscherming baan maar ook in voetgangersgebied inpasbaar, minimum boogstraal voor inpassing 20 - 25 m*	*Afgeschermde baan, kruisingen beveiligd met (mini)ahobs en/of vri, ongelijkvloerse kruisingen, boogstraal minimaal 25 m, meestal ruimer*	*Tunneltrajecten of viaducten over grotere lengte, ondergrondse of bovengrondse stations, volledig afgeschermde baan zonder gelijkvloerse kruisingen of met uitsluitend AHOB's, op uitlopers gelijkvloerse inpassing op (deels) afgeschermde baan en kruisingen, boogstraal minimaal 25 m, meestal ruimer*	*Volledig vrije baan in tunnel of op viaduct, nergens menging met overig verkeer, geen gelijkvloerse kruisingen, boogstraal ruimer dan 100 m beperkt inpassings-mogelijkheden*	*Op vrije busbaan of op wegennet met doorstromingsmaatregelen waar nodig, boogstraal 15 m, bus zwaait uit in de bochten: daardoor niet altijd een duidelijke beschreven baan, inpassing in voetgangersgebied is daarmee lastiger*
Voertuigen	*Trams, lage vloer, 30 - 60 m, breedte trams 2,4 - 2,65 m, max 60 km/u*	*Trams, lage vloer, 30 - 60 m, breedte trams 2,4 - 2,65 m, max 70 km/u*	*Trams, lage vloer, 30 - 75 m, breedte trams meestal 2,65 m, max 80 km/u*	*Metro, hoge vloer, breedte 2,65 - 3,0 m, lengte 90 - 120 m, max 80 km/u*	*Bussen varieren in lengte tussen 12, 18 en 24,5 m. Breedte vrijwel altijd 2,55 m*
Capaciteit	*Bij 12 trams per uur 2400 - 3000 reizigers*	*Bij 12 trams per uur 2400 - 3000 reizigers*	*Bij 12 trams per uur 3000 - 4000 reizigers*	*Bij 15 metro's per uur 6000 - 8000 reizigers*	*Bij 12 gelede bussen per uur 1200 - 1300 reizigers, dubbel geleed: 1600 - 1800*
Voorbeeld					
Rijden	*Op zicht, bestuurder is verantwoordelijk, tram is verkeersdeelnemer, maar heeft in principe voorrang*	*Op zicht, met aanvullende beveiliging, bestuurder is verantwoordelijk, tram is maar zeer beperkt verkeers-deelnemer*	*Beveiligd met bloksysteem dat toelating regelt en onderlinge afstand van voertuigen bewaakt, metrotram is geen verkeersdeelnemer maar gedraagt zich eerder als trein (altijd voorrang), op uitlopers op maaiveld ook als sneltram of stadstram*	*Beveiligd met bloksysteem, (semi) automatisch rijden is mogelijk*	*Op zicht, bestuurder is verkeersdeelnemer, (dubbel) gelede bus zwaait uit in de bochten*
Halteafstand	*400 - 600 m*	*600 - 800 m*	*600 - 800 m*	*600 - 1000 m*	*400 - 600 m*
Gem. snelheid	*15 - 22 km/u*	*25 - 30 km/u*	*30 - 35 km/u (ongelijkvloerse trajecten)*	*35 km/u*	*20 - 35 km/u, afhankelijk van locatie*

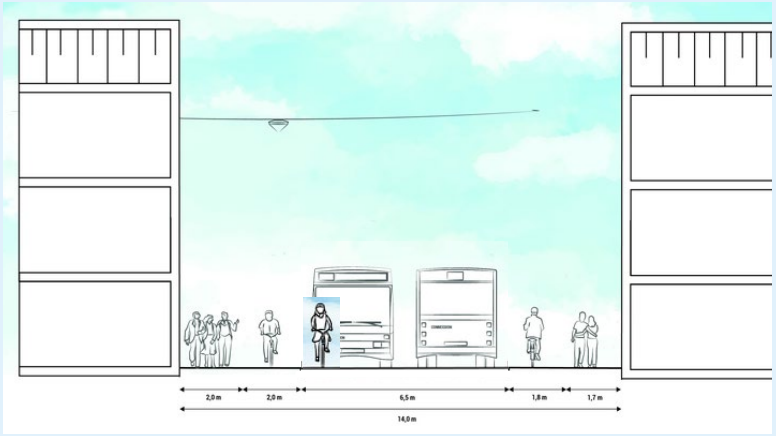


Effecten Fiets

Fietsers

Fietsers gaan er in alle varianten op vooruit. Uitgangspunt bij alle varianten is dat het aantal fietsers op de binnenstadsas ongeveer gelijk blijft doordat de groei wordt gecompenseerd met het aantrekkelijker maken van routes buitenom. In variant 1 (optimalisatie) blijft de ruimte voor de fiets gelijk maar wordt de scheiding met de rijbaan zacht (geen hoogteverschil meer). Snellere fietsers kunnen dan inhalen via de rijbaan, zoals op een 30 km/uur weg met fietsstroken. Dit vergroot de capaciteit maar biedt geen fundamenteel betere situatie. In variant 2 en 3 (bus in fietsstraat en tram) worden fiets en openbaar vervoer in verschillende sub-varianten gecombineerd. Hierdoor komt er fysiek voldoende ruimte voor het aantal fietsers maar wel samenloop met lange, forse voertuigen. Dit kan in verschillende subvarianten voldoende verkeersveilig opgelost worden maar zal voor een deel van de fietsers wel onprettig voelen. In variant 4 en 5 (kleine bussen en metro-tram) is op maaiveld een fietsstraat waarin de fiets gecombineerd is met een beperkt aantal grotere voertuigen (enkele auto, logistiek, kleine bus). De binnenstadsas is dan een prettige en voldoende ruime fietsverbinding. Risico is wel dat de ambitie om doorgaande fietsers te verleiden om van andere routes gebruik te maken dan niet gehaald wordt. Het aantal fietsers groeit dan waardoor alsnog de betere (informele) oversteekbaarheid maar beperkt van de grond komt.

Variant 1: 'Verzachten' scheiding bussen en snelfietsen

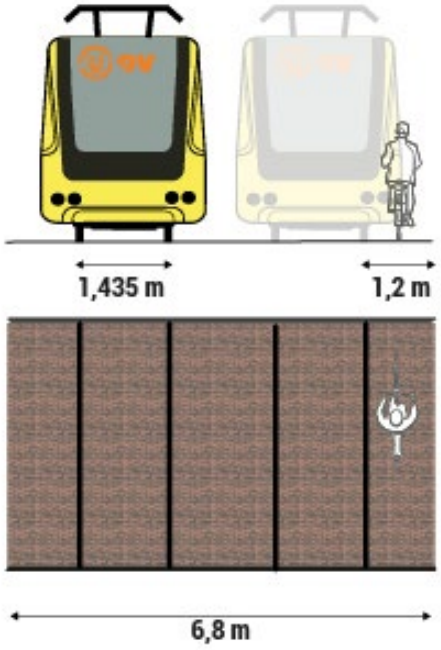




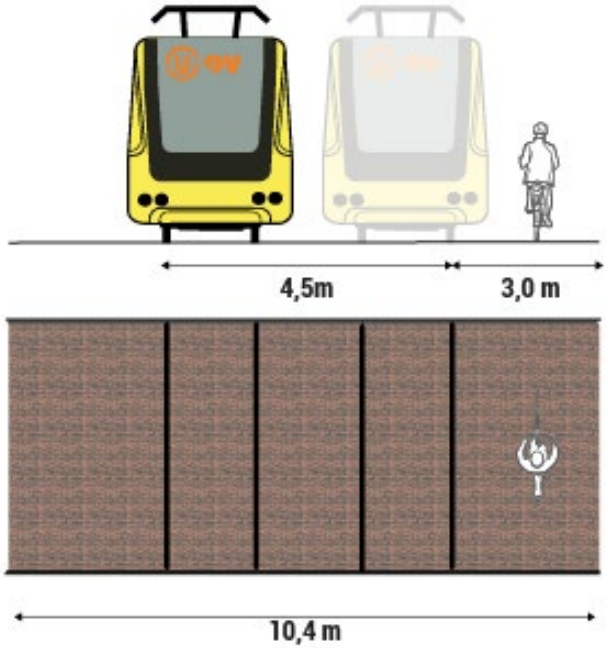








Vrije fiets-ruimte van 1,2meter te smal voor het aandeel fietsverkeer.



Toelichting variant 3: Extra ruimte nodig in tramprofiel voor comfortabel fietsen

De combinatie van fiets en tram is lastig in verband met aanwezigheid van rails. Dit kan worden ondervangen door tussen voetgangersgebied en rails extra ruimte te scheppen.

Huidige profiel met de combinatie van busbaan en fiets heeft dezelfde ruimte als een trambaan met drie meter vrije fietsruimte naast de rails. Voor voetgangers is er in deze situatie geen winst te behalen. Wel gaat het fietscomfort er op vooruit. Nu is er 2 meter fietspad beschikbaar, in de geschetste situatie is er 3 meter vrije ruimte (met ruimte om uit te wijken over de breedte van het totale profiel).

Gevel tot gevelbestrating levert flink meer ruimte op voor voetgangers. Dit maakt echter de menging met fiets en gemotoriseerd verkeer onoverzichtelijker. Tegelijkertijd is een met banden afgebakende brede rijloper onwenselijk omdat het auto's te hard laat rijden.

De inpassing op maaiveld zal geen hoge snelheden mogelijk maken. De tram zal zich moeten aanpassen in de binnenstad en de gemiddelde snelheid zal maximaal rond de 14 - 15 km/u kunnen liggen. De reistijd van UCJ naar de Berekuil zal ongeveer 10 - 12 minuten bedragen, uitgaande van 5 haltes.

Effecten Auto en logistiek

Auto en logistiek

Uitgangspunt voor de toekomstige situatie is dat het aantal auto's en logistieke voertuigen substantieel afneemt maar dat de binnenstadsas wel beschikbaar blijft voor verkeersbewegingen in de binnenstad die niet geëlimineerd kunnen worden. Dat is in alle varianten mogelijk, maar ook noodzakelijk. Geen van de varianten is geschikt om de huidige intensiteit autoverkeer af te wikkelen. In variant 1 is dit nog redelijk mogelijk, al is de winst voor voetganger en verblijf dan nog kleiner. In variant 2 en 3 wordt de samenloop met fietsers problematisch als naast het OV substantiële hoeveelheden auto's en logistieke voertuigen van de rijbaan gebruik maken. Voor variant 4 en 5 geldt dat de winst voor verblijf voor een groot deel weer tenietgedaan wordt met substantiële hoeveelheden auto's en logistieke voertuigen. Gelet op de prijs die in deze varianten betaald wordt voor een vrij maaiveld, is dat geen gewenste uitkomst.

Stedelijke kwaliteit.. versus OV-bereikbaarheid

Beelden op de volgende gele pagina's zijn op dezelfde schaal en in stippellijn is steeds de binnenstad van Utrecht geprojecteerd. De rechterkaart gaat over openbaar vervoer. Hier is de fijnmazigheid van het OV af te lezen. De dikte van de lijn gaat over de frequentie en de kleur iets over de snelheid. Verbindingen zijn hemelsbrede verbindingen van haltes. Een rechte lijn tussen 2 haltes betekent dat er een verbinding is tussen de twee stations.

Des te donkerder de kleur des te sneller de verbinding. Hoe dikker de lijn hoe frequenter de verbinding.

Enkele observaties:

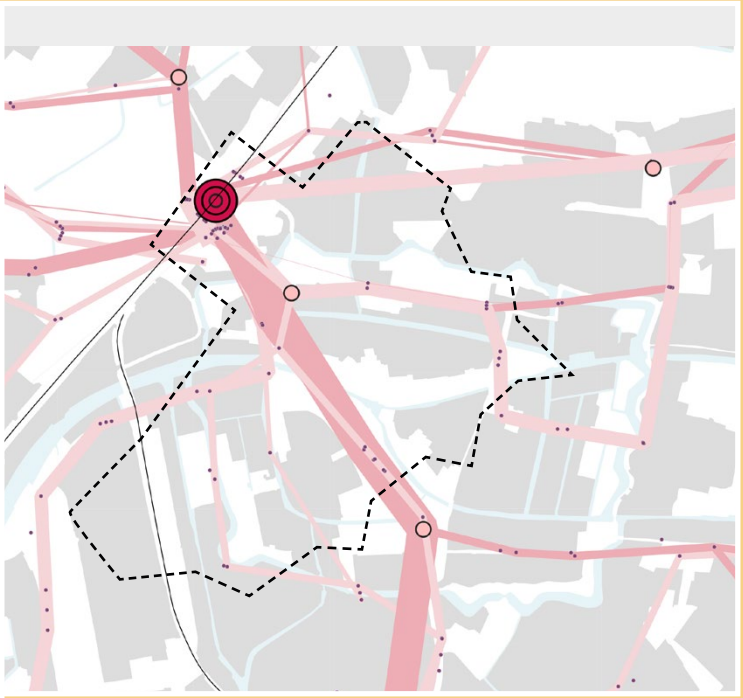
- ***Leiden***: De binnenstad van Leiden is iets groter dan die van Utrecht. Er is één grote OV-as. Bus en fiets delen hier de beschikbare ruimte.
- ***Amsterdam***: De binnenstad van Amsterdam is kleiner dan die van Utrecht. De stad heeft twee grote bovengrondse OV-assen: de Nieuwezijdse Voorburgwal en het Damrak. Ondergronds liggen twee metrolijnen. Mooi voorbeeld is de Leidsestraat waar tram in shared space principe is opgelost.
- ***Groningen***: Qua grootte vergelijkbaar met Utrecht. Er zijn twee OV-assen. De Gedempte Zuiderdiep en het eenrichtingscircuit Gelkingestraat en Oosterstraat.
- ***Rotterdam***: Compacte binnenstad. Heeft grootste fijnmazigheid in openbaar vervoer. Door uitgebreid metronetwerk hier minder bussen. We zien hier een grote vergroeningsopgave op het Kruisplein en toekomstig bij Blaak (Blaakpark).





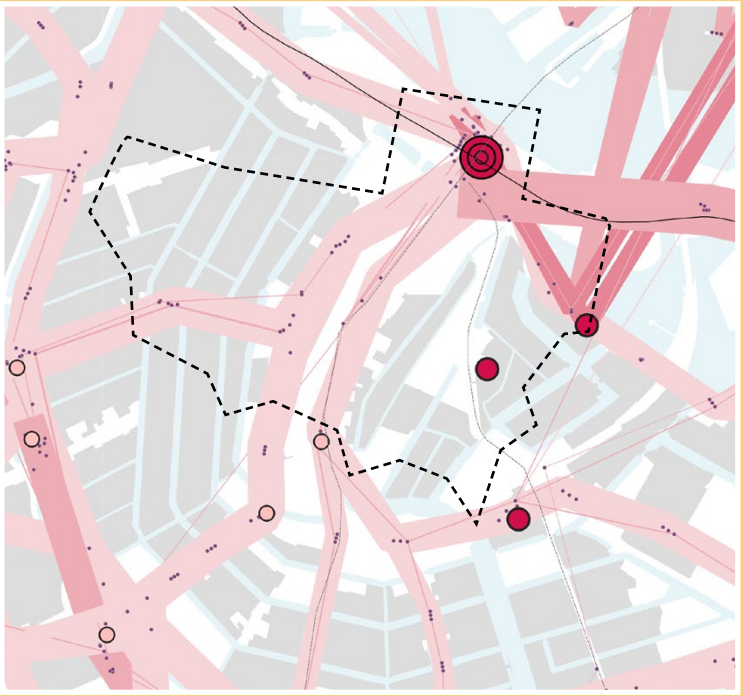

0
250
500 m
Leiden






0
250
500 m
Amsterdam


CASINO



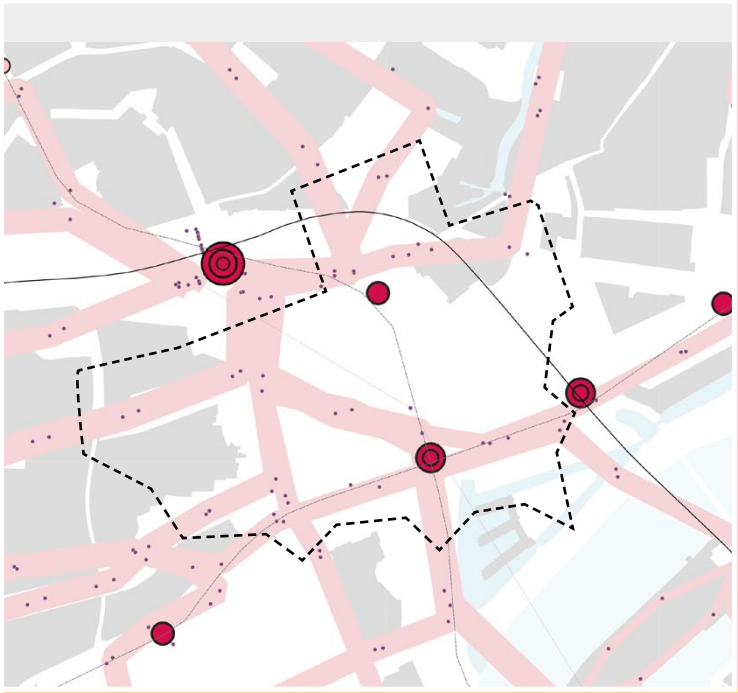

0
250
500 m
Groningen

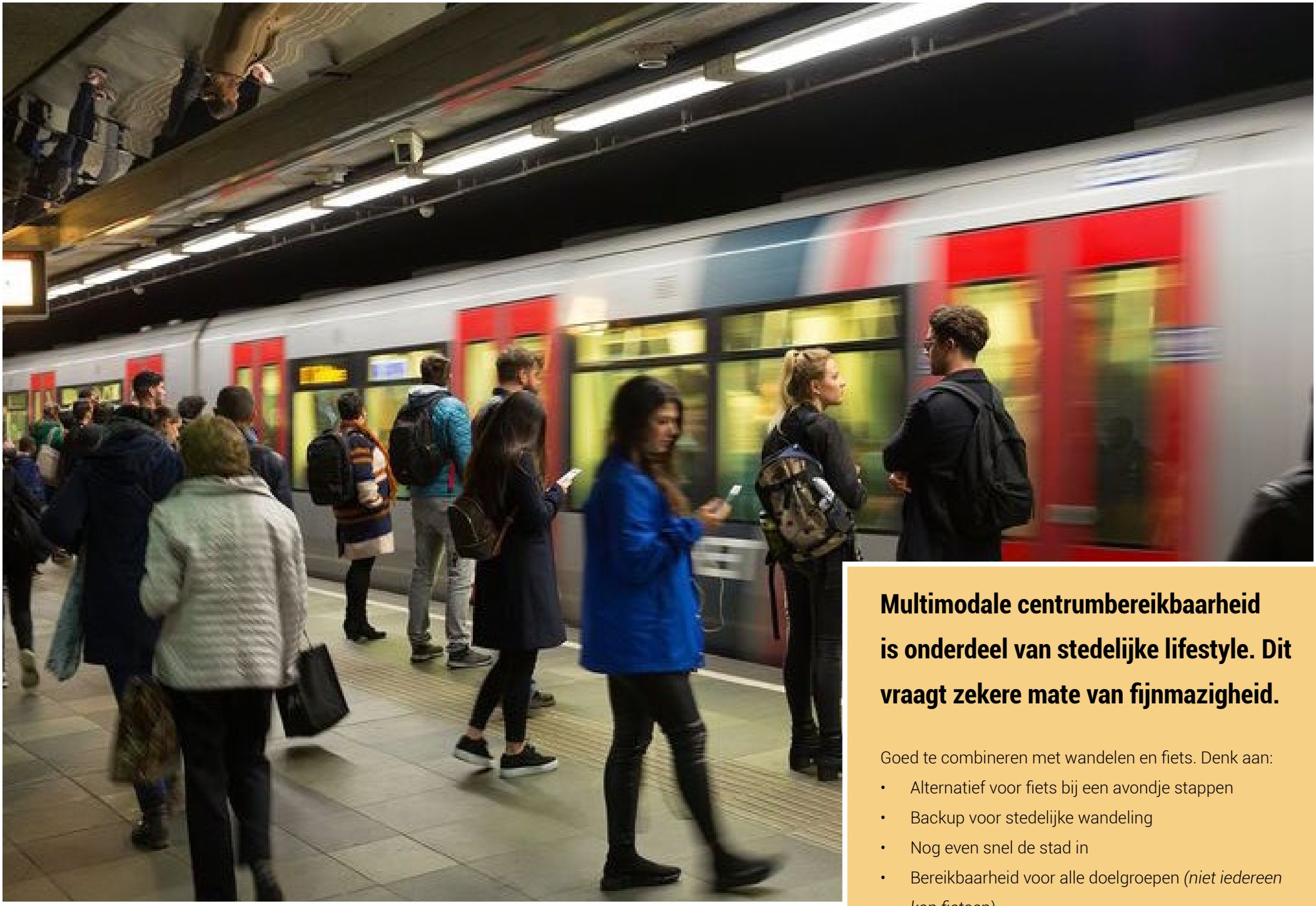





0
250
500 m
Rotterdam







Multimodale centrumbereikbaarheid is onderdeel van stedelijke lifestyle. Dit vraagt zekere mate van fijnmazigheid.

Goed te combineren met wandelen en fiets. Denk aan:

- Alternatief voor fiets bij een avondje stappen
- Backup voor stedelijke wandeling
- Nog even snel de stad in
- Bereikbaarheid voor alle doelgroepen *(niet iedereen kan fietsen)*

Effecten Openbaar vervoer

Capaciteit wordt benut in alle varianten, alleen metro-tram heeft forse reserve

In de huidige situatie is de capaciteit ruim 20.000 reizigers per etmaal per richting. Dit past bij een gemiddeld aantal reizigers van 15.000 per etmaal gemiddeld en 20.000 per etmaal op een drukke dag (P85 waarde).

Een aantal varianten hebben een capaciteit die duidelijk lager ligt, wat betekent dat een deel van de reizigers een andere route moet kiezen. In een 2040 scenario met sterk wiel en herroutering van een aantal buslijnen wordt die reductie ook ongeveer bereikt. Dat betekent wel dat dit concept (sterk wiel) en capaciteit op herrouteringen voorwaardelijk is om richting 2040 voldoende capaciteit te hebben. Variant 2 (met bus in fietsstraat) kent dan geen rek, en ook variant 2a (trambus) en variant 3 (tram) zullen rond 2040 redelijk aan hun capaciteit zitten. Variant 3 (tram) kan nog worden uitgebreid in aantal voertuigen, bij de anderen is dit vanuit de ruimtelijke vormgeving gezien eigenlijk niet gewenst. Alleen variant 5 (metro-tram) met 75 meter voertuigen heeft richting de toekomst nog een forse reservecapaciteit.

Reistijd neemt toe op relaties waar rechtstreekse verbinding vervalt

De verschillende varianten zorgen voor verschillen in OV-bereikbaarheid voor binnenstadsbezoekers en doorgaande OV-reizigers naar Utrecht Centraal in wel/geen overstap, reistijd, loopafstand en wachttijd. Voor doorgaande reizigers zijn de verschillen op de totale reistijd 2-3 minuten. De reistijd neemt toe in de varianten met een herroutering (bijvoorbeeld in variant 4 met overstap naar een kleinere bus vanuit Zeist) of een extra overstap (bijvoorbeeld in variant 3 met overstap op de tram vanuit Bilthoven). Variant 5 (metro-tram) geeft enkele minuten reistijdwinst en dit is ook genoeg om een extra overstap goed te maken. Voor verkeer met herkomst/bestemming in het gebied zijn de verschillen groter. Relaties die nu rechtstreeks zijn en een overstap krijgen worden enkele minuten (naar tram of HOV-bus in variant 2 of 3) tot maximaal 8 minuten (overstap naar kleinere bus in variant 4) trager. Voor relaties die rechtstreeks blijven of al een overstap kenden, verandert er weinig. Ook voor reizigers met herkomst/bestemming in het gebied geeft alleen variant 5 (metro-tram) een verbetering in reistijd.

Toelichting: OV per wegvak

Berekening van capaciteit en het effect op de aantallen voertuigen (bussen en trams) op maaiveld in de verschillende varianten.

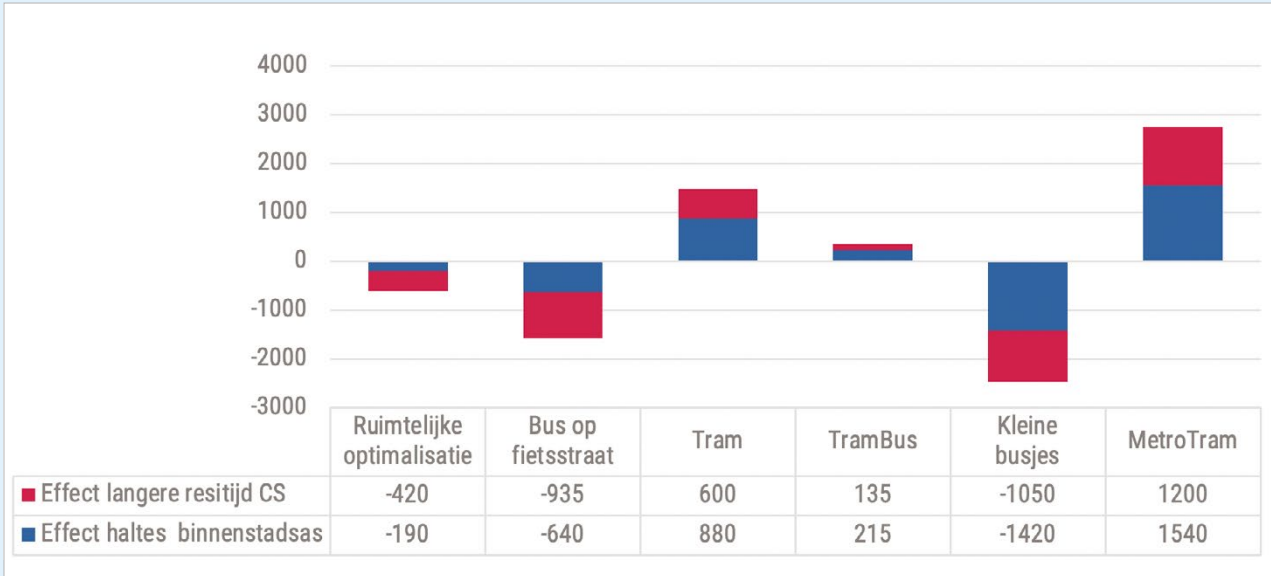
	Huidig	*1. Ruimtelijke optimalisatie*	*2. Bus in fietsstraat*	*3. Tram*	*3 subv. TramBus*	*4. Kleine busjes*	*5. Metro-Tram 41m 5'freq*	*5. Metro-Tram 75m 4'freq*
Aantal voertuigen op maaiveld halte Neude	*54*	*44*	*26*	*14*	*24*	*28*	*6*	*6*
Index aantal voertuigen	*100*	*81*	*48*	*26*	*44*	*52*	*11*	*11*
Capaciteit binnenstadsas	*3.600*	*3.000*	*1.920*	*2.120*	*2.520*	*920*	*2.580*	*5.655*
Per etmaal per richting	*21.600*	*18.000*	*11.520*	*12.720*	*15.120*	*5.520*	*15.480*	*33.930*
Index	*100*	*83*	*53*	*59*	*70*	*26*	*72*	*157*

Capaciteit: 8-m bus (30) | 10-m bus (40) | 12-m bus (60) | 18-m bus (90) | 24,5-m bus (120) | 41 m tram (200) | 75 m tram (365). Etmaalfactor: 6

Analyse reizigers Binnenstadsas per variant

	Referentie	*1. Ruimtelijke Optimalisatie*	*2. Bus in fietsstraat*	*3. Tram*	*3s. Tram-Bus*	*4. Kleine busjes*	*5. Metro-Tram*
Effect haltes binnenstadsas	*0*	*-190*	*-640*	*880*	*215*	*-1420*	*1540*
Effect langere resitijd CS	*0*	*-420*	*-935*	*600*	*135*	*-1050*	*1200*
Totaal effect	*0*	*-610*	*-1570*	*1480*	*350*	*-2470*	*2740*
Aantal instappers binnenstadsas 2019	*9820*	*9630*	*9180*	*10700*	*10035*	*8400*	*11360*

Effect instappers Binnenstadsas en Centraal

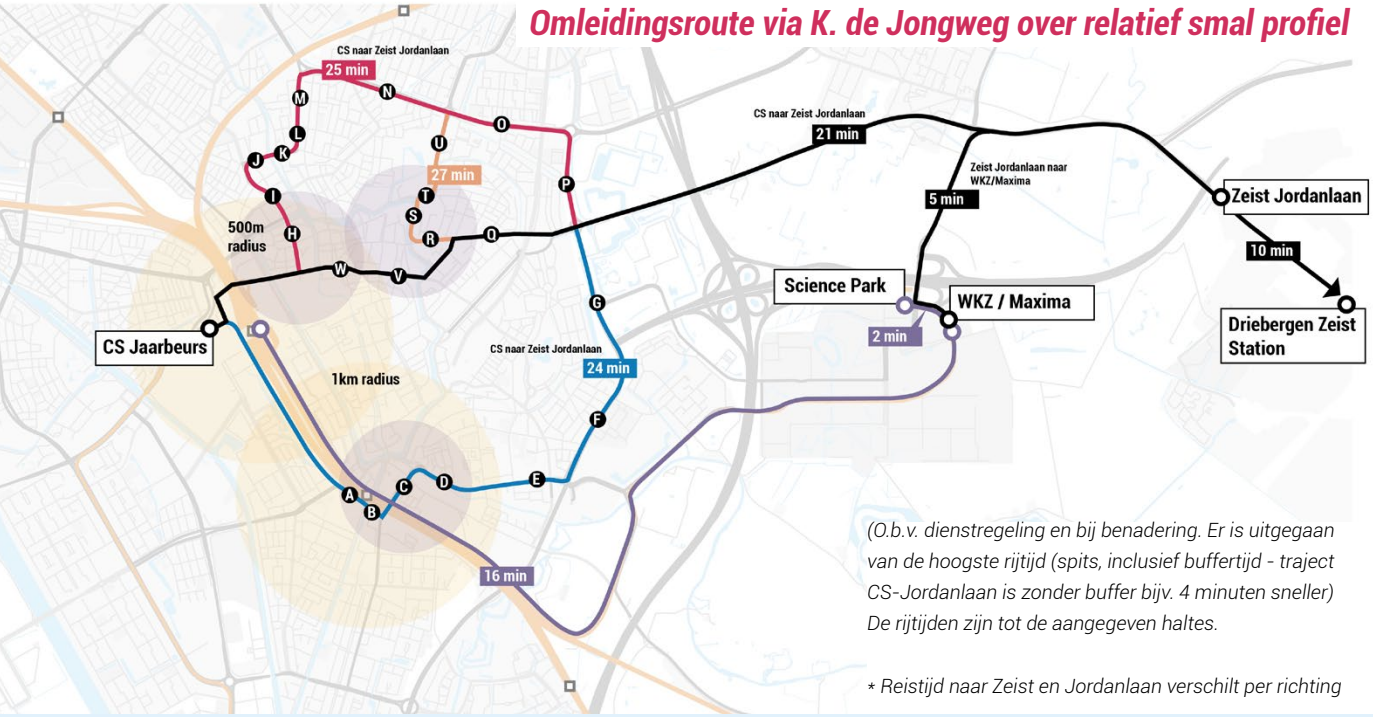


Toelichting: Effect op het aantal reizigers

Op basis van de herkomst en bestemming van reizigers is per variant een inschatting gemaakt van het effect van de maatregelen op het aantal reizigers. Bij het bepalen van het effect is rekening gehouden met:

- Een toename van de reistijd via de binnenstadsas met 1 tot 2 minuten;
- Een 4 tot 9 minuten langere loopafstand voor reizigers die voortaan bij de halte Sint Jacobssttraat moeten uitstappen;
- Een overstapverbinding tussen bestemmingen langs de binnenstadsas en Utrecht Sciencepark (variant 4) waarbij reizigers vanaf een overstappunt nabij de Berenkuil op en kleine bus moeten overstappen. Uitgegaan is van een overstaptijd van 5 minuten;
- Een overstap;
- Overstap van buslijn 73, 77 In de tramvariant (variant 3) en Metrotramvariant (variant 5) stappen regionale reizigers nabij de Berenkuil of bij het Sciencepark over op de tram. Er is gerekend met een optimale overstap zonder veel loopafstand en een wachttijd van 4 minuten;
- Reizigers in een buslijn die vanaf het Vredenburg via de St.Jacobsstraat rijden hebben een langere loopafstand (9 min) gekregen naar het Janskerkhof terwijl ze bij een routering via het Janskerkhof 1 minuut loopafstand hadden;
- De reistijd voor doorgaande reizigers via de binnenstadsas neemt in variant met 2 minuten toe.

Omleidingsroute via K. de Jongweg over relatief smal profiel



(O.b.v. dienstregeling en bij benadering. Er is uitgegaan van de hoogste rijtijd (spits, inclusief buffertijd - traject CS-Jordanlaan is zonder buffer bijv. 4 minuten sneller) De rijtijden zijn tot de aangegeven haltes.

** Reistijd naar Zeist en Jordanlaan verschilt per richting*

Toelichting: Regio gaat er op achteruit bij herroutering: rechtstreekse lijn naar binnenstad vervalt en reistijd wordt langer.

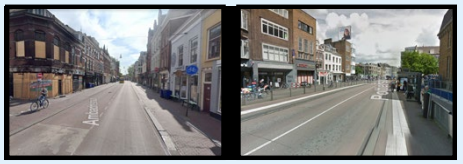
De meest logische omleidingsroutes voor OV zijn de route via Oudenoord – Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan. Deze routes zijn langer en hebben op sommige plekken ook een krap profiel (bijvoorbeeld Albatrosstraat of Draaiweg). Het is ingewikkeld om op deze routes snelheid te bieden voor HOV-bussen. Daarnaast kunnen bussen leiden tot overlast voor bewoners (aantal bussen, formaat bussen, gewicht van de bussen/trillingen) op deze omleidingsroutes.

Afweging: weegt langere reistijd op tegen een aantrekkelijker binnenstad? En overlast spreiden of concentreren op binnenstadsas?


A - Vondellaan | B - Baden-Powellweg | C - Albatrosstraat | D - Venuslaan | E - Rubenslaan | F - Waterlinieweg | G - Waterlinieweg


H - St Jacobsstraat | I - Oudenoord | J - David van Mollemstraat | K - Draaiweg | L - Talmalaan | M - Talmalaan | N - Kardinaal de Jongweg | O - Kardinaal de Jongweg | P - Sartreweg


Q - Biltstraat | R - Biltstraat | S - Wittevrouwensingel | T - Kleinesingel | U - Blauwkapselseweg


V - Nobelstraat | W - Potterstraat

Reistijden uit de regio worden langer



Toelichting: Voorbeeldreizen

Bij een wijziging van de busroutes zoals beschreven in de varianten verandert de reis voor een deel van de reizigers. Door middel van een aantal voorbeeldreizen hebben we voor een aantal verplaatsingen de wijziging in reistijd in beeld gebracht. Een paar in het oog springende zaken:

- De reistijd via de binnenstadsas neemt in variant 1, 2, 3c (trambus) en 4 met 1 – 2 minuten toe als gevolg van de voorziene aanpassingen in de infrastructuur die ervoor zorgen dat de bussen er wat langer over doen.
- In de tramvariant (variant 3) en Metrotramvariant (variant 5) stappen regionale reizigers nabij de Berenkuil of bij het Sciencepark over op de tram. Er is gerekend met een optimale overstap zonder veel loopafstand en een wachttijd van 4 minuten.
- Reizigers in een buslijn die vanaf het Vredenburg via de St.Jacobsstraat rijden hebben een langere loopafstand (9 min) gekregen naar het Janskerkhof terwijl ze bij een routering via het Janskerkhof 1 minuut loopafstand hadden.

Busvarianten raken reizigers kwijt, tram en metro-tram leiden tot groei van OV-reizigers.

De varianten leiden ook tot een wijziging in aantal OV-reizigers. Dit wordt veroorzaakt door verschillen in reistijd, aantal keer overstappen en kwaliteit van de reis (o.a. comfort en uitstraling tram). De busvarianten waarbij rechtstreekse relaties naar de binnenstad vervallen en reizigers naar CS 2-3- minuten langer onderweg zijn, leiden tot een min in het aantal OV-reizigers. In lijn met het effect op de reistijd is dit effect het grootste in variant 4 met overstap op kleinere voertuigen. De tram (variant 3) en metro-tram (variant 5) leiden tot een plus. Omdat de snelheid van de metro-tram (variant 5) duidelijk hoger is, leidt dit tot de grootste toevoeging van reizigers. Ten opzichte van het totaal aantal reizigers is de maximale plus (variant 5) en min (variant 4) circa 15%.

Deze reizigers zullen in ongeveer gelijke aandelen kiezen voor ander vervoer (fiets, auto) of een andere bestemming (inclusief niet-reizen). Gelet op de totale reizigersstroom binnenstadbezoekers, fietsers of automobilisten gaat dit nergens om meer dan 1 of 2 procent toe- of afname.

Explotatiekosten lopen op in alle varianten

Er treden ook exploitatie-effecten op. Deze zijn een gevolg van groei of krimp in het aantal reizigers, langere of kortere reistijden en de inzet van andere voertuigen (capaciteit en kosten per eenheid). Alle varianten betekenen hogere exploitatiekosten dan de huidige. De varianten gebaseerd op bus worden circa 10% duurder door extra dienstregelinguren en uitval van reizigers. De varianten gebaseerd op tram worden circa 30% duurder door hoge kosten per voertuig. Zeker voor variant 5 geldt wel dat er op de 'spaak' flinke capaciteit op het netwerk ontstaat. Dat kan betekenen dat er op andere plekken (wiel) minder inzet nodig is. Een goed beeld van het totaal vraagt dus een netwerkafweging.

Toelichting: Exploitatiekosten

	Verschil (mln) t.o.v. huidig	*INDEX*
Huidig		*100*
Variant 1: Ruimtelijke optimalisatie	*€ 1,7*	*106*
Variant 2: Bus in fietsstraat	*€ 2,2*	*108*
Variant 3: Stadstram	*€ 6,6*	*124*
Variant 3 subv: TramBus	*€ 2,8*	*110*
Variant 4: Kleine busjes	*€ 3,8*	*114*
Variant 5: MetroTram	*€ 7,6*	*127*

Voor de verschillende varianten is een indicatieve berekening gemaakt van de exploitatiekosten. Deze dient vooral om inzicht te geven in de verschillen tussen de varianten: daarom geven we alleen de verschillen weer. Per lijn is de frequentie bepaald voor ochtendspits, daluren, middagspits, avond, zaterdagochtend, -middag en -avond, zondagmorgen, -middag en -avond. Hierbij is aangesloten bij de huidige frequenties en bedieningstijden per lijn.

Aannames

In de varianten is de frequentie aangepast aan de hand van de voertuiggrootte en een inschatting van de verwachte vervoeromvang. Voor de rijtijd is de spitsrijtijd gehanteerd voor alle periodes. In de varianten is de rijtijd aangepast aan de hand van de maatregelen en routes. Zo is voor de rijtijd op de binnenstadsas in variant 1 van een één minuut langere rijtijd uitgegaan en in variant 2 en 3 is een 2 minuten langere rijtijd gehanteerd door een andere inpassing van het OV op de binnenstadsas.

In de MetroTramvariant is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 35 km/u met 3 haltes tussen CS en Oorprongspark (rijtijd 7 min). Op basis hiervan is het aantal dienstregelinguren per lijn bepaald voor werkdagen, zaterdagen en zondagen. Voor de kosten zijn alleen de trajectdelen vanaf CS via de binnenstadsas tot een logisch knooppunt meegenomen, zoals Zeist busstation of Driebergen Zeist, Bilthoven station, Voordorp, Wilhelminapark, Utrecht Sciencepark. Van lijn 34 is het traject Zeist Jordanlaan – Westraven meegenomen omdat deze lijn in sommige varianten opgaat in een lijn die nu via de binnenstadsas rijdt. Voor tramlijn 22 is in variant 3 en 5 het effect op aantal tram en exploitatiekosten van een iets lagere frequentie (10 in plaats van 12 ritten per uur) die mogelijk is bij een tramroute via de binnenstad meegenomen.

Vervolgens is een jaartotaal berekend op basis van een genormaliseerd jaar van 255 werkdagen, 52 zaterdagen en 58 zondagen. Voor de exploitatiekosten per dienstregelinguur is onderscheid is gemaakt tussen kosten voor een kleine bus, een standaardbus/gelede bus, dubbel gelede bussen, Trambus, stadstram (41 m) en gekoppelde trams (75 m). De infrastructuurlasten zijn verder niet in de berekening meegenomen. Het aantal benodigde bussen en tram bepaald op basis van de omlooptijd in de spits (rijtijd heen en terug plus 10 minuten keertijd, (NB: voor de berekening van het aantal trams is een keertijd van 5 minuten aangehouden). Bij de bepaling van het aantal trams is het traject van CS naar Nieuwegein Zuid en IJsselstein wel meegenomen, maar dit traject is in de kosten niet meegenomen.

In variant 3 is een 2 minuten kortere rijtijd verondersteld op deze beide routes door versnellingsmaatregelen tussen CS en Nieuwegein en IJsselstein. In variant 5 is van CS naar Nieuwegein Zuid en IJsselstein een 4 minuten kortere rijtijd verondersteld door ongelijkvloerse tracering in Utrecht Zuid West en onder het station door.

Effect kwetsbare doelgroepen

De beschreven effecten op de inrichting en bereikbaarheid werken ook door op kwetsbare doelgroepen. Daarbij geldt:

- Verbetering in de ruimte voor voetgangers draagt sterk bij aan de toegankelijkheid van de binnenstadsas omdat meer ruimte het mogelijk maakt voor een goede inrichting te kiezen voor kwetsbare doelgroepen.
- De toegankelijkheid per OV voor kwetsbare doelgroepen gaat in een aantal varianten achteruit omdat er extra overstapbewegingen worden geïntroduceerd.

Voor de meeste groepen met een beperking (rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden) is de toegankelijkheid van de binnenstad en voldoende ruimte om te lopen belangrijker dan een directe verbinding of korte loopafstand. Vanuit sociaal oogpunt zijn variant 4 en 5 daarom het beste, en variant 2 en 3 een stap de goede kant op.

Het negatieve effect van een extra overstap geldt vooral voor ouderen of mensen slecht ter been zijn. De mate waarin die overstap problematisch is, wordt sterk bepaald door de uitvoering. Met een goede inrichting en zeer korte loopafstand is het negatieve effect beperkt. Een voorziening met kleinere bussen die fijnmaziger de binnenstad bedient kan netto zelfs positief uitvallen. Daarnaast dient de samenhang met de regiotaxi bekeken te worden. Voor groepen zoals ouderen of mensen slecht ter been kan een verminderde bereikbaarheid (geen directe verbinding, korte loopafstand) zorgen dat zij gebruik willen maken van de regiotaxi in plaats van het gebruikelijke openbaar vervoer. Indien de regiotaxi een OV-functie gaat vervullen, is aandacht nodig voor de invulling en financiering.

Effect economisch functioneren van de binnenstad

Economisch gezien zijn het verblijfsklimaat en het opheffen van de barrièrewerking van de binnenstadsas de bepalende criteria. De directe OV-bereikbaarheid is secundair. Het effect op het economisch functioneren volgt daarom het effect op ruimtelijke kwaliteit, verblijven en lopen. Dit betekent dat variant 1 een beperkte verbetering inhoudt, variant 2 een grotere en variant 3 een nog grotere verbetering. In variant 4 en 5 kunnen de ambities voor het functioneren van het gebied volledig waargemaakt worden.

De OV-bereikbaarheid draagt ook bij aan het economisch functioneren. Daarbij geldt:

- De 'oostelijke regio' is economisch een belangrijke doelgroep voor de binnenstad. De autobereikbaarheid vanuit die richting is ingeperkt. Een kwalitatief sterke verbinding zoals in variant 2 (bus in fietsstraat), variant 3 (tram) of variant 5 (metro-tram) vanuit de oostelijke regio, is daarom een pluspunt, ook in combinatie met een goede P&R.
- Een systeem met uitstraling en kwaliteit (tram, trambus, metro-tram) kan een extra impuls geven aan de binnenstad.

Haalbaarheid

Variant 1 (optimalisaties) en variant 2 (bus in fietsstraat) 4 (kleine bussen) zijn realiseerbaar op relatief korte termijn (<5 jaar), bij het ingaan van een nieuwe concessie. Variant 3 (tram) en variant 5 (metro-tram) hebben een realisatietermijn van 10-20 jaar. Het verschil in investeringskosten is zeer groot. De varianten gebaseerd op bus (1, 2 en 4) kunnen voor 30-60 miljoen worden uitgevoerd (inclusief omleidingsroutes). In variant 4 (kleine bussen) komt daar nog circa 50 miljoen bij voor businfrastructuur op de omleidingsroutes. Bij tram op maaiveld in variant 3 zijn de kosten 150-200 miljoen. Bij een metro-tram oplossing is een belangrijke overweging dat deze alleen reëel is, met een tracé inclusief zuidwest. Daarbij hoort een kostenindicatie van 1,5 – 2 miljard.

Qua draagvlakrisico's kent elke variant (met uitzondering van variant 1) haar eigen risico's, zoals buslijnen via alternatieve routes, minder directe en snelle buslijnen dan in de huidige situatie voor binnenstadsbezoekers of doorgaande reizigers, grote voertuigen door de binnenstad, minder draagvlak 'wiel en spaken' en Lunetten/Koningsweg.

H7. conclusies & aanbevelingen

Er is geen ideale variant

De effecten per thema laten zien dat de perfecte variant niet bestaat. Met variant 1 (optimalisatie) wordt inderdaad niet meer bereikt dan een beperkte verbetering. De ambities voor dit deel van de binnenstad in termen van een huiskamer met verblijfskwaliteit en een sterke en aaneengesloten binnenstad voor de voetganger worden hierin niet behaald. Met variant 2 (Bus in fietsstraat) is de verbetering voor de verblijfskwaliteit groter maar nog niet op het niveau dat geambieerd wordt. Ook zit hier geen rek in het systeem voorbij 2040. De variant met een tram op maaiveld, en vooral de varianten 4 (kleine bussen) en 5 (metro-tram) zonder groot OV op maaiveld, maken het wel mogelijk de ambities voor het gebied te realiseren. In een aantal varianten gaat de OV-kwaliteit erop achteruit; de reistijd neemt toe en directe verbindingen vervallen. De mate waarin verschilt per groep en per variant. In variant 3 (stadstram) en vooral in variant 5 (metro-tram) gaan er ook groepen op vooruit. Variant 4 (kleine bussen) zet de OV-bereikbaarheid voor alle doelgroepen onder druk en verplaatst een fors deel van de verkeersbewegingen naar routes die daar ook niet ideaal voor zijn.

Stadstram of metrotram bieden meeste kans om ambities binnenstad te combineren met goed OV

Om de ambities voor het gebied en de OV-bereikbaarheid te kunnen realiseren, lijken op termijn variant 3 (stadstram) of variant 5 (metrotram) de meeste kansen te bieden.
Hiermee is het mogelijk om:

- ruimte te maken voor een fundamenteel andere inrichting met meer ruimte voor verblijven, wandelen en groen. De binnenstad als huiskamer van de regio.
- een omslag te maken in hoe het OV-netwerk de stad en regio dient, nu en in de toekomst. Het openbaar vervoer past bij de groei van de stad en bijbehorende stedelijke uitstraling van de binnenstad als huiskamer van de regio.
- vanuit economisch oogpunt en sociaal oogpunt te kiezen voor kwaliteit van het gebied: een toegankelijke binnenstad met prettig verblijfsklimaat.

Helaas geldt ook dat hoe beter de oplossing scoort, hoe hoger de investering en hoe langer de realisatietermijn.

Sterk raakvlak met afwegingen in zuidwest en keuzes rond USP en de aantakking van regiolijnen

De keuze voor een aanpassing van het OV-systeem gaat verder dan alleen de binnenstadsas. Bij een mogelijke keuze voor een stadstram loopt het tracé niet van het Vredenburg tot aan de Stadsschouwburg en zal dit verbonden worden met andere bestemmingen/doorgekoppeld worden na Utrecht CS. Daarmee is dus een raakvlak met de afwegingen in zuidwest en keuzes rond USP en de aantakking van regiolijnen (studie A28 corridor). Een metro-tram variant is nog ingrijpender. Deze lijkt nauwelijks te realiseren op alleen de binnenstadsas, waardoor deze variant tendeert naar een volledig ondergrondse oplossing vanaf de Berenkuil tot voorbij Merwedekanaalzone. Zo'n oplossing vraagt een enorme investering maar biedt een enorme vervoerscapaciteit en lost het ruimteconflict op maaiveld op. Dit brengt gedeeltelijke heroverweging van de functie en prioriteit van 'wiel' en 'spaak' met zich mee.

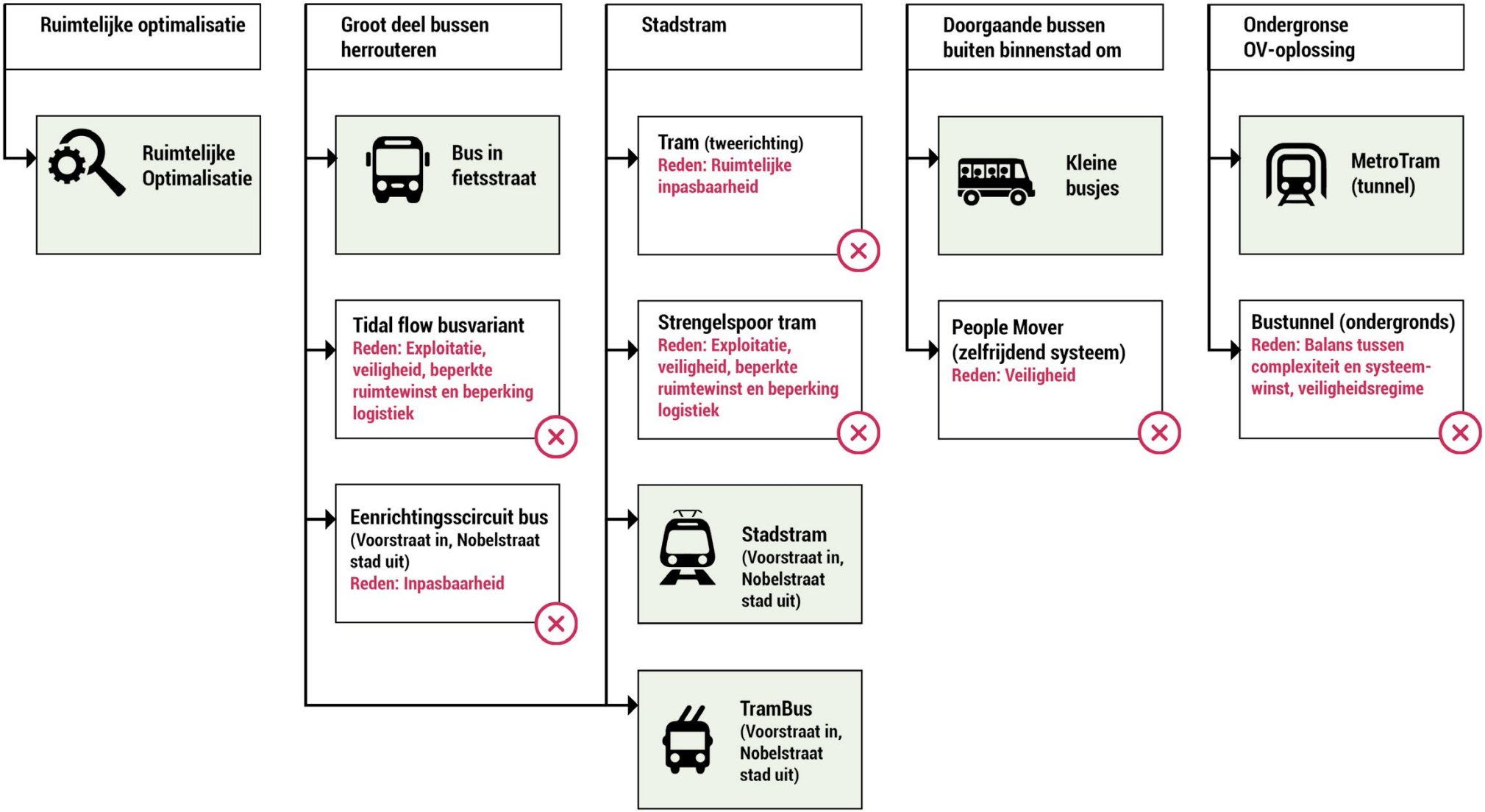
Eerst keuze op netwerkniveau maken, varianten 1 en 2 kunnen kans bieden voor de tussentijd

Geadviseerd wordt daarom om eerst een overkoepelende keuze voor het OV-netwerk te maken vanuit breder belang, waar de binnenstadsas één van de onderdelen is. In vervolg op de keuze voor het OV-netwerk voor de lange termijn kan een uitwerkings- en faseringskeuze gemaakt worden voor de binnenstadsas. Afhankelijk van de keuze kunnen variant 1 (optimalisatie), variant 2 (bus in fietsstraat) of variant 3 (trambus) als faseringsstap dienen. Daarmee wordt een deel van de ambities voor de binnenstad gerealiseerd met als nadeel een reistijd van enkele minuten extra voor een deel van de regionale reizigers en extra druk op alternatieve routes. Binnen deze drie varianten levert variant 3 (trambus) het meeste op voor de ambities voor de binnenstad en wordt op de betreffende lijn een goed HOV-product geboden. Al deze varianten kunnen binnen een realisatietermijn van 5 jaar met een aanpassing van de OV-concessie en herinrichtingen worden gerealiseerd.

De subvariant met een TramBus oplossing kan een interessant compromis zijn omdat de meeste voordelen van een tram in het gebied combineert met het gebruik van de bestaande businfrastructuur buiten de binnenstadsas. Vanuit investering en realisatietermijn geredeneerd is dit dus minimaal een aantrekkelijke variant voor de kortere termijn.

bijlagen

Bijlage 1: Trechtering in subvarianten



De volgende varianten zijn meegenomen in het onderzoek:

Variant 1:	Ruimtelijke optimalisatie
Variant 2:	Groot deel bussen herrouteren
	a) Bus in fietsstraat
	b) Tidal flow
	c) Voorstraat stad in, Nobelstraat stad uit
Variant 3:	Stadstram *(+subvariant: TramBus)*
	a) Twee richtingen
	b) Strengelspoor
	c) Voorstraat stad in, Nobelstraat stad uit
Variant 4	a) Kleine busjes
	b) People Mover
Variant 5	Ondergronds
	a) Bustunnel
	b) MetroTram

2b en 2c: Groot deel bussen herrouteren: tidal flow en Voorstraat stad in, Nobelstraat stad uit afgevallen. In de variant waarin een groot deel van de bussen wordt verplaatst naar een andere route zijn in eerste instantie drie subvarianten onderzocht: 2a) Bus in fietsstraat (verder opgenomen in het rapport als variant 2), 2b) tidal flow en 2c) Voorstraat stad in, Nobelstraat stad uit (1-richtingsverkeer in beide straten). In variant 2a is veel ruimtewinst mogelijk voor verblijven en fietsers door gecombineerd gebruik bus/fietsstrook. Variant 2b (tidal flow) kent een stuk meer nadelen en levert weinig meer op dan variant a en is daarmee tussentijds afgevallen:

- In theorie is het mogelijk om elke 3 minuten te rijden (maximaal 3.000 reizigers per uur), maar in praktijk zijn er afwijkingen van dienstregeling (verschillen in halteertijd en verkeerssituaties). Dit beperkt de exploitatie dan ook sterk.
- Onduidelijke situatie en mogelijk onveilige situatie voor fietsers en voetgangers: bussen kunnen vanuit twee richtingen komen.
- Problematische situatie voor logistiek en autoverkeer. Moet er vrijwel volledig vanaf. Logistiek zou in tijdslots en met bus mee moeten rijden (anders naast busbaan gecombineerd met fietsverkeer, maar dan geen ruimtewinst meer).
- Ruimtewinst is beperkt: nog steeds afgeschermde baan voor busverkeer wat niet gemengd is met ander verkeer en op inhaalplekken is geen ruimtewinst.

Daarnaast is variant 2c ook afgevallen. Hier rijdt het busverkeer ook gecombineerd met de fiets kunnen de ene richting op, Nobelstraat andere richting op. De Voorstraat is op het smalste stuk 9,7 meter. De bus is in dit profiel slecht inpasbaar, vanwege de breedte van de bus en de combinatie met een grote hoeveelheid fietsers in beide richtingen, waarbij de bus geen vaste baan volgt zoals bij een tram wel het geval is.

3b: Tram in strengelspoor valt af. De nadelen voor de variant 3b (strengelspoor) zijn zeer vergelijkbaar met variant 2b (tidal flow). Ook hier ontstaat een problematische situatie voor logistiek en autoverkeer en ontstaat een onduidelijke situatie en mogelijk onveilige situatie voor fietsers en voetgangers omdat de tram vanuit twee kanten kan komen. De exploitatie wordt ook beperkt, maar dit speelt in mindere mate voor de tram omdat de capaciteit van een tram groter is dan een bus en daarmee minder voertuigen benodigd zijn.

5a: Ondergronds: bustunnel valt af. In eerste instantie zijn voor de ondergrondse variant twee subvarianten onderzocht: a) bustunnel en b) MetroTram (in het rapport nu variant 5). Bij een dergelijke schaalsprong van OV gaat het om een grote verandering in het gehele OV-netwerk. Bij aanleg van een tunnel is het aannemelijk dat dit voor een grotere lengte is dan enkel de binnenstadsas (inpassing is zeer complex, zeker bij station). In de studie 'samen OV versnellen in Utrecht' worden (ondergrondse) tramvarianten onderzocht. Daarom is variant 5b (MetroTram) verder onderzocht en variant 5a (bustunnel) niet. Andere complicerende factor bij variant 5a (bustunnel) is het veiligheidsregime: als uitgegaan moet worden van een veiligheidsregime met een beveiligingssysteem met blokken zal het aantal voertuigbewegingen afhangen van dat veiligheidsregime.

4b: People Mover.

Zelfrijdend vervoer als innovatief concept?

Op veel plaatsen is of wordt geëxperimenteerd met zelfrijdende busjes. Deze zijn elektronisch geleid via magneten in het wegdek of vinden zelfstandig hun weg met behulp van GPS en beeldherkenningssoftware. Door middel van radarapparatuur, lasersensors en camera's anticiperen dit soort voertuigen op andere verkeersdeelnemers en remt af als dat nodig is. Volgens de Wegenverkeerswet moet een voertuig een bestuurder hebben. In het kader van de experimenteerwet zelfrijdend vervoer hoeft deze niet in het voertuig zelf aanwezig te zijn.

Voordat door de Minister van I&W een vergunning voor een experiment wordt verleend, wordt een analyse gemaakt van de impact op het verkeer en de veiligheid. Zo wordt gekeken of een systeem in staat is om te kunnen functioneren in gemengd verkeer. In de praktijk zal dit plaatsvinden in afstemming met de RDW en een team van deskundigen. Verder moet altijd duidelijk zijn wie de bestuurder is en waar hij zich bevindt.
Het experiment wordt direct gestopt als de verkeersveiligheid hierdoor in gevaar komt.
Het is zeker nog niet zo dat zelfrijdend vervoer in een complexe binnenstedelijke omgeving zondermeer al inzetbaar is. Het gedrag van fietsers en voetgangers is vrij onvoorspelbaar en leidt tot onveilige situaties waarbij het nog onduidelijk is of een zelfrijdend voertuig hierop voldoende veilig voor inzittenden en omgeving kan experimenteren.

Daarom is het op dit moment nog geen realistisch en bewezen alternatief voor binnenstedelijk openbaar vervoer. Om deze reden is dit in deze studie niet verder meegenomen.



Parkshuttle Rivium: nog op eigen baan



Definitief geen rit op openbare weg met zelfrijdende WEpod in Ede: 'Veiligheid niet te garanderen'

EDE - Hoewel een van de WEpods - zelfrijdende busjes - in juli weer terugkomt naar de regio, gaat hij niet actief testritten rijden van en naar station Ede-Wageningen, zoals de bedoeling was. En dus verdwijnt de WEpod-parkeerplaats bij station Ede-Wageningen.

WePod experiment Wageningen



Navya autonome shuttlebus in Schaffhausen











Achtergrond.

Tidal flow heeft een negatief effect op de exploitatie.

Dit effect kan worden beperkt wanneer maximale lengte begrensd wordt tot 150-165 meter.

De kritische rijtijd is de rijtijd van de halte Sint Janskerkhof tot aan de Neude. De rijtijd is hier 1'25", afgerond 90 seconden. In totaal is dan een interval mogelijk van 180 seconden, ofwel elke 3 minuten. Als het interval anders is dan 3 minuten kunnen ontstaan wachttijden op de halte omdat een voertuig dan niet in het juiste kruisingsinterval zit. De rijtijd van Neude tot Stadsschouwburg bedraagt, inclusief halteren bij het St.Janskerkhof in totaal 2'50". Heen en terug duurt dat dan circa 6 minuten. Bij een interval van elke 5 minuten ontstaan wachttijden op de haltes.

Het interval luistert dus heel nauw. Dit is uiteraard maar tot op zekere hoogte sturen. Natuurlijk kan in de dienstregeling voor het optimale interval worden gekozen, maar het is dan wel de vraag of dit ook het juiste interval is om de hoeveelheid reizigers af te wikkelen. Daarnaast zijn er in de praktijk altijd afwijkingen van de dienstregeling, door verschillen in halteertijd en verkeerssituaties. Een tidal flow busbaan of strengelspooroplossing beperkt de exploitatie dan ook sterk.

Bijlage 2: Afweegkader

Hoofddoel	Doel	score	Beoordeling op
Ruimtelijk	Ruimte voor verblijf (straat / plein)	+/-	Breedte van de straat (smalste straat: Nobelstraat). Pleinruimte Janskerkhof, Neude, Lucasbolwerk
	Oversteekbaarheid (formeel / informeel)	+/-	Oversteekbaarheid grote looproutes (oude gracht, Neude, Drift, caterijnesinge, Vredenburg, Lange Jansstraat). Intesiteit overig verkeer (OV, auto, vracht, fiets)
	Klimaatadaptatie	+/-	Mogelijkheid tot vergroening (straat en plein), waterberging.
Mobiliteit	OV-Bereikbaarheid binnenstadsbezoeker	+/-	Directheid, reistijd, haltes, uitstraling, comfort
	OV bereikbaarheid doorgaande reiziger	+/-	Reistijd, uitstraling, comfort
	OV toekomstvastheid	+/-	Mogelijkheid tot groei op de OV as (doorgaand + bestemming)
	Verkeersveiligheid	+/-	Veiligheid alle verkeersdeelnermers, huidige en alternatieve routes.
	Ruimte voor de voetganger	+/-	Breedte van de straten (smalste straat: Nobelstraat)
	Ruimte voor de fiets	+/-	Breedte van de fietspaden
	Toegankelijkheid autoverkeer	+/-	Mate van toegankelijkheid voor autoverkeer
	Toegankelijkheid goederenvervoer	+/-	Mate van toegankelijkheid voor goederen
	Consequenties OV-netwerk	+/-	Gevolgen van deze variant op netwerkniveau
Sociaal	Toegankelijkheid	+/-	Motorische en visuele toegankelijkheid stoep, haltes en OV
	OV vervult functie voor kwetsbare doelgroepen	+/-	Halteafstanden tot bestemmingen, overstap op grote haltes,
	Directe verbinding met kwetsbare wijken	+/-	Directe verbinding vanaf kwetsbare wijken
Economisch	Inrichting en OV zorgen voor vitale stadsstraat	+/-	Nabijheid haltes, aantal OV lijnen, economische mogelijkheden stoep/pleinen
	Verbinding winkelgebied noord-zuid	+/-	Barrierevorming binnenstadsas (inrichting, fiets, bus, overig verkeer)
Haalbaarheid	Investeringskosten	1 tot 5	investeringskosten vernieuwingen OV systeem (straatinrichting en evt rioolverplaatsing niet meegenomen)
	Expolitatiekosten	mil euro / jaar	Jaarlijkse OV exploitatiekosten
	Technische inpassing	1 tot 5	Inpassingsrisico's gescoord van 1 (weinig) tot 5 (veel)
	Realisatietermijn	jaren vanaf nu	Realisatietermijn vanaf 2021
	Draagvlakrisico's	1 tot 5	Draagvlakrisico's gescoord van 1 (weinig) tot 5 (veel)

April 2021

Manus Barten

Marloes Brands

Suet Chan (Urban Mitosis)

Vannia Contreras

Onno Pruis (Movin Vervoersadvies)

Christian Rommelse

STUDIO BEREIKBAAR

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2477
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 januari 2022
Agendapunt	11.1
Titel	Regeerakkoord alternatief A27 en bereikbaarheidsmiddelen verstedelijking
ID	2647
Behandelend ambtenaar	J. Gosse
Telefoon	030 2860000
E-mail	j.gosse@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**27 januari 2022**
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	24 februari 2022
Gemeenteraad	10 maart 2022

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Gosse	**Datum**	21 januari 2022
Doorkiesnummer	030-2860000	**Kenmerk**	9695159/220121-jg
E-mail	ondersteuningopgavemobiliteit@utrecht.nl	**Onderwerp**	Regeerakkoord: alternatief A27 en bereikbaarheidsmiddelen verstedelijking
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit, Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Op 27 januari aanstaande heeft uw commissie MGOR het onderwerp mobiliteit in relatie tot verstedelijking geagendeerd. Aanleiding hiervoor is de tekst van het regeerakkoord. De voor Utrecht meest cruciale passages zijn die over de A27 en de inzet van middelen voor bereikbaarheid in de grote verstedelijkingslocaties. Hieronder geven we de betreffende quotes uit het regeerakkoord daarover weer.

"We bezien in overleg met de regio of een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost. Ontsluiting via (hoogwaardig) OV en auto van nieuwe woongebieden in de regio (m.n. Rijnenburg) is daar onderdeel van. Als dit het geval is, wordt het voorstel van de regio overgenomen. Zo niet, dan wordt het lopende besluitvormingsproces voortgezet."

"Ook de nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten worden goed ontsloten en bereikbaar per OV, fiets en auto. Daarvoor wordt voor de komende 10 jaar in totaal €7,5 mrd toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds."

Met deze brief willen wij u, voorafgaand aan de commissiebespreking, schetsen hoe we deze voor onze stad belangrijke onderdelen van het regeerakkoord als college voortvarend ter hand willen nemen.

De gemeente Utrecht en de provincie pleiten al lange tijd voor een alternatief voor de geplande verbreding van de A27. We zien het belang van een goede bereikbaarheid en de rol die de Ring Utrecht heeft, voor zowel het landelijk als het stedelijk wegennet. We zien kansen om die bereikbaarheid op een betere manier te realiseren dan in het huidige Tracébesluit en willen daarom op zoek naar een alternatief dat, zoals het regeerakkoord vraagt, de bereikbaarheid op gelijkwaardige wijze oplost. Sinds het opstellen van dat plan is er veel veranderd, dat bij het verbeteren van de bereikbaarheid op de Ring Utrecht onze aandacht vraagt. Zo staan we voor een grote woningbouwopgave, een klimaatopgave, een stikstofvraagstuk, de mobiliteitstransitie en zijn er nieuwe inzichten in hoe we de bereikbaarheid kunnen realiseren. Voor de ontwikkeling van nieuwe

woongebieden en werklocaties is bereikbaarheid een must, wat in het stedelijk gebied een schaalsprong OV en een schaalsprong fiets vraagt.

We zijn dan ook verheugd dat het nieuwe regeerakkoord de ruimte geeft om een voorstel te maken voor de A27, waarin die samenhang met de nieuwe woongebieden en het ov-netwerk voorop staat. Het is een kans om de bredere bereikbaarheidsopgave van deze nieuwe woongebieden samen met het Rijk verder uit te werken en afspraken te maken over de bekostiging ervan. We gaan samen met de provincie in overleg met het ministerie van IenW om nadere afspraken te maken over de invulling van dit onderdeel van het regeerakkoord. Het alternatief voor de verbreding van de A27 beperkt zich niet tot het grondgebied van de gemeente Utrecht. We willen het alternatief dan ook samen de andere gemeenten in het projectgebied vormgeven, zodat we als regio een gezamenlijk gedragen voorstel maken.

Samenhang mobiliteitsinvesteringen en verstedelijking
Het regeerakkoord roept ons op de ontsluiting van de nieuwe woongebieden met ov en auto onderdeel te maken van het voorstel voor de A27. Een belangrijk deel van de geplande nieuwe woongebieden in Utrecht ligt in de omgeving van de A27 (Lunetten/Koningsweg en USP/Rijnsweerd) of aan de A12 (A12-zone en mogelijk Rijnenburg) en hangt dan ook direct samen met een alternatief voor de verbreding van de A27.

We zullen het voorstel voor de A27 dan ook in nauwe afstemming vormgeven met de grote verstedelijkingsplannen en de daarvoor benodigde mobiliteitsinvesteringen van 7.5 miljard euro die eveneens onderdeel zijn van het regeerakkoord. Deze investeringen zijn cruciaal. Immers: het realiseren van bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor de verstedelijking die we willen realiseren en vraagt forse investeringen. Van de veertien grote verstedelijkingsgebieden in Nederland ligt er één in de Metropoolregio Utrecht: Groot Merwede (Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en de ontwikkellocaties in Nieuwegein). Om te zorgen dat die verstedelijkingslocatie goed bereikbaar is, hebben we de nodige plannen voorbereid: het recente raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV en de MIRT-verkenning ov en wonen die we als Rijk en regio uitvoeren.

Een eventueel besluit voor woningbouw in Rijnenburg heeft eveneens invloed op de opgave voor bereikbaarheid, zowel op de Ring Utrecht als op het te ontwikkelen ov-netwerk. In de Quickscan Rijnenburg (november 2020) hebben we aan de hand van drie scenario's onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en randvoorwaarden voor verstedelijking in Rijnenburg. In de Ontwerpstudie Rijnenburg die we op dit moment uitvoeren conform amendement 152/2020, maken we een verdiepingsslag. Aan de hand van thematische uitgangspunten hebben we bouwstenen gevormd en modellen opgebouwd voor mogelijke verstedelijking. We verwachten dit rapport in het eerste kwartaal van 2022 aan u aan te kunnen bieden.

Het is onze inzet om de eerste stap van de schaalsprong ov uit de genoemde middelen van het regeerakkoord te financieren: de Merwedelijn, de Papendorplijn en de Waterlinielijn. We willen starten met de eerste 'spaken': de Merwedelijn en de Papendorplijn en vervolgens zo snel als mogelijk het eerste deel van het 'wiel:' de Waterlinielijn. Deze investeringen in het ov-netwerk zijn van belang om de nieuwe woongebieden (Groot Merwede, Lunetten-Koningsweg, USP en in de toekomst mogelijk Rijnenburg) goed bereikbaar te maken en de druk op de Ring Utrecht te verminderen.

Eerste gedachten over het voorstel voor een alternatief
Het voorstel zal uitgaan van de ‘bestaande bak’ van de A27, in plaats van verbreding daarvan. De verdere invulling van het voorstel zal gericht zijn op het realiseren van bereikbaarheid, leefbaarheid en maximale synergie met het te ontwikkelen ov-netwerk en de nieuwe woongebieden. Bij het maken van het voorstel zullen we goed kijken voor welke onderdelen van het huidige Tracébesluit we kansen voor verbetering zien en welke onderdelen we willen behouden.

Het voorstel zal waarschijnlijk uitgaan van een maximum snelheid van 80 kilometer per uur op de Ring Utrecht: de snelheid die zowel de hoogste verkeerscapaciteit geeft en essentiële vermindering van effect van het wegverkeer op het klimaat, de stikstofuitstoot en geluidsoverlast. Uiteraard zal het alternatief verkeersveilig moeten zijn.

We overwegen meerdere varianten van het voorstel uit te werken, zoals een overkapte bak, een deel ondertunnelde A27 en de bestaande bak zonder overkapping, zodat we goed in beeld krijgen hoe we de maximale synergie met het ov-netwerk en de nieuwe woongebieden kunnen bereiken.

Samenhang met U Ned
Het voorstel heeft een sterke relatie met een deel van de vraagstukken waarin we als regio en Rijk in U Ned aan werken, zoals de mobiliteitsstrategie, de gebiedsonderzoeken voor de verstedelijkingslocaties van de grote U en de strategie voor een netwerk van verkeersknooppunten. We willen het voorstel daarom in nauwe afstemming met U Ned ontwikkelen. In de plannen van U Ned wordt uitgegaan van realisatie van het huidige Tracébesluit. In de mobiliteitsstrategie werken met het Rijk aan een samenhangend beeld van de benodigde ontwikkeling van het wegennet, het ov-netwerk en het fietsnetwerk, rekening houdend met de nieuwe woon- en werkgebieden. In de gebiedsonderzoeken werken we samen met het Rijk aan een integraal verstedelijkingsbeeld, onder meer voor Groot Merwede en de gebieden Lunetten-Koningsweg en USP. Dit verstedelijkingsbeeld willen we goed verbinden aan zowel een mogelijk alternatief voor de verbreding van de A27, als aan de middelen voor de ontsluiting van de nieuwe woongebieden die in het regeerakkoord beschikbaar zijn gesteld.

Relatie met het Tracébesluit

Het Tracébesluit voor de Ring Utrecht is onderwerp van een beroepsprocedure bij de Raad van State. De verwachting van het ministerie van IenW is dat rond de zomer van 2022 duidelijkheid ontstaat over het Tracébesluit. We zullen met het ministerie bespreken hoe het traject van het Tracébesluit zich verhoudt tot het ontwikkelen van het alternatief voor de verbreding van de A27. Aan het Tracébesluit zijn ook geluidsmaatregelen gekoppeld. We zullen met het ministerie overleggen hoe het vervolgtraject van deze maatregelen eruit ziet.

Bereikbaarheid op orde houden

We zullen gezamenlijk met de provincie Utrecht snel contact leggen met de minister van IenW en mogelijk VRO om gezamenlijk afspraken te maken over de aanpak. Tempo is geboden, omdat het bereikbaarheidsvraagstuk dringend is. Omdat uitvoering van een nieuw voorstel een langjarig traject vraagt, is het verstandig om parallel aan het uitwerken van het voorstel, een maatregelenpakket op te stellen waarmee op korte termijn de bereikbaarheidsproblematiek al zoveel mogelijk kan worden verminderd. Dit maatregelenpakket kan perfect aansluiten bij hetgeen we als Rijk en regio in U Ned voor de hele regio al aan het uitwerken zijn in de Aanpak 2030.

Middelen en planning

De door uw Raad beschikbaar gestelde middelen voor de Ring Utrecht bieden voldoende ruimte om de komende maanden te starten met de aanpak. We zijn voornemens om op basis van de afspraken met de minister van IenW uw raad bij Voorjaarsnota een voorstel te doen voor de benodigde aanvullende dekking, waarbij we kijken naar de mogelijke inpassing binnen het MPB.

Een precieze planning voor het ontwikkelen van het alternatief valt op dit moment nog niet te geven. We streven ernaar om bij het BO MIRT van het voorjaar afspraken te maken over de planning en het proces.

We zullen uw raad met regelmaat over de voortgang op de hoogte houden. De eerstvolgende gelegenheid zal in elk geval zijn na het BO MIRT dat in of rond februari zal plaatsvinden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,